THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
385.06
VE
1885[2]

385.06
V E
1885²

No. 50. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. Juli 1885.

Dieser Nummer liegt No. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Militäreisenbahn der Königlich Preussischen Armee.

(Fortsetzung aus No. 49.)

4. Betriebsorganisation.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Verwaltung der Königlichen Militäreisenbahn wird auf Grund des durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 21./8. 1875 genehmigten Organisationsstatuts durch die Königliche Direktion der Militäreisenbahn, bestehend aus dem Regimentskommandeur und einem Stabsoffizier, bewirkt, welche in Berlin ihren Sitz hat und einerseits nur dem Königlichen Kriegsministerium von dem Chef des Generalstabs, andererseits von den zuständigen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden ressortirt.

Durch die Betriebsabtheilung, welcher der Stabsoffizier als Chef vorsteht, und Lieutenants als „Büreauvorstand", „Telegrapheninspektor", sowie als „Maschinenmeister" und ein Zahlmeister zur Verwaltung der Kassenangelegenheiten und des Güterwesens dauernd angehören, wird der Betrieb geleitet.

Zur Ausübung des Bahndienstes, sowie zur Ausbildung des Personals des Eisenbahnregiments im Betriebe werden der Betriebsabtheilung die erforderlichen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften in kombinirten Kompagnien zur Verfügung gestellt. — Der Chef der Betriebskompagnie fungirt als „Betriebsinspektor", zu seiner Unterstützung und Vertretung wird in gewissen Zeitabschnitten ein Offizier du jour kommandirt.

II. Bahnverwaltung.

Der Streckendienst wird durch „Bahnmeister" (Unteroffiziere) und „Bahnwärter" (Pioniere) gehandhabt. Die Bahnmeistereien haben eine Länge von 6 km, die Wärterbezirke eine solche von 1,16 km. Der Stationsdienst wird durch „Stationsvorsteher", „Stationsassistenten" (Unteroffiziere) und „Weichensteller" (Pioniere) ausgeübt.

Das Telegraphenwesen steht unter der Leitung eines Offiziers, welchem zu seiner speziellen Unterstützung ein „Telegraphenaufseher" (Gefreiter) beigegeben ist.

III. Transportverwaltung.

Der Expeditionsdienst auf den Stationen wird durch die Stationsvorsteher bezw. die Stationsassistenten versehen. — Die Lokomotivführer und Heizer sind dem Maschinenmeister, das Zugpersonal dem Chef der Betriebskompagnie unterstellt. Die „Betriebsmaterialien-Verwaltung" wird durch einen Offizier gehandhabt, welchem ein Unteroffizier als Buchhalter und ein Gefreiter als Magazinverwalter beigegeben sind.

Besondere Gehälter werden für die verschiedenen Stellungen nicht gezahlt, dagegen erhalten die dauernd ausserhalb der Garnison kommandirten Unteroffiziere und Mannschaften, sowie das Maschinen- und Büreaupersonal Zulagen; ferner das Fahr- bezw. Zugpersonal den zurückgelegten Entfernungen gemäss entsprechende Fahrgelder.

5. Betriebsdienst.

1. Fahrdienst. Nach dem in Kraft stehenden Fahrplan werden täglich vier gemischte Züge gefahren, neben welchen ausserdem nach Bedarf noch Extrazüge abgelassen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt ohne Aufenthalt pro Stunde ungefähr 30 km, pro Kilometer 2 Minuten; mit Aufenthalt pro Stunde etwa 25 km; pro Kilometer 2,37 Minuten.

2. Telegraphendienst. Der Dienst an den Apparaten dauert auf der ganzen Strecke von Morgens 7 Uhr bis Abends 7 Uhr und wird unter Leitung des Stationsvorstehers von Pionieren als Telegraphisten ausgeführt.

Neben den Dienstdepeschen findet auch eine Beförderung von Privatdepeschen statt.

Die Militäreisenbahn dient in erster Linie den militärischen Interessen, daneben aber vermittelt sie den Lokalverkehr der von der Zweigbahn durchzogenen Gegend mit Zossen und steht für den Güterverkehr in direktem Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Berlin-Dresdener Eisenbahn. Oeffentlicher Verkehr findet nur auf der Strecke Schiessplatz-Zossen statt. Bezüglich desselben ist zu bemerken, dass die Reisenden nur in 2. und 3. Wagenklasse befördert werden.

Die Einheitssätze betragen pro Person und Kilometer 2. Klasse 0,06 M., 3. Klasse 0,04 M. Die Militärpersonen werden unentgeltlich befördert.

Güter- und Personenverkehr war seit Eröffnung ein reger.

L.

280753

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 61,07 km lange Strecke Wormditt-Mehlsack-Kobbelbude als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3337 vom 20. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 25. v. Mts.).

No. 3374 vom 20. v. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder der Kommission der Prämiirungs-Kommission. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 17. v. Mts. in Eisenach abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 24. v. Mts.). Nächste Sitzung in Berlin, Termin noch nicht bestimmt.

No. 3375 vom 20. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Umrechnung des Heizwerthes der verschiedenen Brennmaterialien auf eine stets gleich bleibende Wärmeeinheit (abgesandt am 25. v. Mts.).

No. 3413 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 3419 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Mai-Einnahmen.

Die vom Reichseisenbahn-Amt veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai d. J. ergibt für die 57 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 559,56 km, nachstehende Daten:

Eröffnet wurde am 6. Mai d. J. die 6,47 km lange Theilstrecke Grünebach-Biersdorf der Neubaustrecke Grünebach-Daaden für den Wagenladungsverkehr (K. E. D. — rechtsrheinische — Köln).

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Mai d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 38 Bahnen mit zusammen 5 985,75 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 25 573,81 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 38 Bahnen mit zusammen 5 985,75 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 25 573,81 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 43 Bahnen mit zusammen 29 886,80 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 1 672,76 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 41 Bahnen, mit zusammen 7 583,96 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 23 975,60 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Mai d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 36 Bahnen mit zusammen 5 554,52 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 26 005,04 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 32 Bahnen mit zusammen 1 867,46 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 29 692,10 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 41 Bahnen mit zusammen 29 720,76 Kilometer höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 1 838,80 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 37 Bahnen mit zusammen 5 124,13 Kilometer höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 26 435,43 Kilometer (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Mai d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 81 449 900 ℳ (31 965 000 ℳ Stammaktien, 20 544 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 28 940 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 298,12 km, so dass auf je 1 km 273 212 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Mai d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 570 165 829 ℳ (295 989 550 ℳ Stammaktien, 82 796 150 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 191 380 129 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 571,26 km, so dass auf je 1 km 159 654 ℳ entfallen.

Preussische Staatsbahnen: Direktionsbezirk Magdeburg.

Eröffnung der Strecke Ballenstedt-Quedlinburg für den Personenverkehr.

Die im Bau befindliche Eisenbahnstrecke Ballenstedt-Quedlinburg mit den Haltestellen Schloss Ballenstedt und Rieder, sowie den Stationen Gernrode a/H. und Suderode wird am 1. Juli d. J. zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Abfertigung von Hunden auf Hundebillets eröffnet werden.

Nach und von Rieder bleibt die Gepäckabfertigung bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die neue Strecke hat direkten Schienenanschluss bei Station Ballenstedt an die Strecke Ballenstedt-Frose und 2 km vor der Station Quedlinburg an die Strecke Wegeleben-Thale.

Die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen der neuen Strecke sind folgende:

von Ballenstedt nach Schloss Ballenstedt	1,90 km
„ Schloss Ballenstedt nach Rieder	4,02 „
„ Rieder nach Gernrode a/H.	1,44 „
„ Gernrode a/H. nach Suderode	1,72 „
„ Suderode nach Quedlinburg	6,95 „
zusammen	16,03 km

Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch).

Rothe Erde-Montjoie eröffnet.

Die 45,5 km lange Linie Rothe Erde-Montjoie mit den Stationen Brand, Corneli-Münster, Walheim, Raeren, Rötgen, Lammersdorf, Conzen und Montjoie wird am 1. Juli für Personen und Güter als Eisenbahn eröffnet (siehe Bekanntm. S. 645).

Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch).

Eröffnung einer Personen-Haltestelle.

Am 1. Juli d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln die zwischen den Stationen Menzelen und Issum gelegene Haltestelle Bönninghardt eröffnet.

Werrabahn.

In der Generalversammlung waren 49 Aktionäre mit 4 667 Aktien und 126 Stimmen vertreten. Der Bericht, die Bilanz und die Rechnung pro 1884 wurden genehmigt, ebenso der Antrag auf Ertheilung der Decharge an die Verwaltungs-Organe. Die Dividende für die Aktien wurde auf 4 pCt. festgesetzt. Die aus dem Verwaltungsrathe scheidenden Mitglieder, Geh. Regierungsrath Röse (Eisenach) und Fabrikbesitzer Schöpff (Eisenach) wurden wiedergewählt, die infolge des neuen Aktiengesetzes erforderliche Aenderung des Statuts angenommen, ebenso der Antrag, betreffend die Ueberweisung der Bestände des Reserve- und des Versicherungsfonds an den dem neuen Statute entsprechenden statutarischen Reserve- und Erneuerungsfonds.

Gnoien-Teterow.

Die Generalversammlung genehmigte, wie wir dem „Berl. Akt." entnehmen, den Bericht über das erste Betriebsjahr, ertheilte Decharge und bewilligte dem Vorstande eine Jahresremuneration von 1 200 ℳ. Das Aktienkapital beträgt 830 000 ℳ, ausserdem hat die Schwerinsche Regierung eine Anleihe von 515 000 ℳ unter der Bedingung gewährt, dass 1. diese unkündbare Anleihe im Falle des Verkaufs der Bahn und des Konkurses der Gesellschaft rückzahlbar wird, 2. dass eine Verzinsung nicht stattfindet, wohl aber eine allmähliche Tilgung, sö dass, nachdem die Aktionäre in Grundlage des jedesmaligen Rechnungs-Abschlusses 5 pCt. Dividende erhalten haben, bis zu 4 pCt. zur Amortisation verwendet, weitere Ueberschüsse jedoch pro rata des Aktienkapitals und des ursprünglich bewilligten Anleihebetrages auf die Aktien und die Landeshilfe vertheilt werden. Der Bau wurde am 1. April 1884 vom Bauunternehmer Lenz in Stettin in Angriff genommen; am 4. November fand die Eröffnungsfahrt statt. Das Terrain wurde von den Adjacenten entschädigungslos hergegeben; im übrigen kostete der Grunderwerb 34 757 ℳ. Mit der Friedrich-Franzbahn ist ein Vertrag bezüglich Schienenverbindung etc. abgeschlossen und an dieselbe eine Entschädigung von 50 000 ℳ gezahlt worden. Die Bahn hat eine Länge von 26½ km. Die Gesammtentschädigung des Bauunternehmers beträgt 1 351 361 ℳ, gezahlt sind an denselben 1 310 361 ℳ; über den Rest von 41 000 ℳ ist eine Schuldverschreibung ausgestellt. Der Betrieb der Bahn wurde Herrn Lenz auf 10 Jahre verpachtet. Der Pächter ist verpflichtet, die sämmtlichen Betriebsausgaben zu bestreiten und die vorschriftsmässigen Rücklagen für den Er-

neuerungs-, Reserve- und Reservebaufonds im Höchstbetrage von jährlich zusammen 15 000 M. zu leisten. Ausserdem zahlt er eine jährliche Pacht von 27 900 M., durch welche die zu 3 000 M. angenommenen Kosten der Gesellschaft und eine 3prozentige Verzinsung der Aktien gedeckt werden. Steigt die Bruttoeinnahme über 125 000 M. jährlich, so soll der Ueberschuss so vertheilt werden, dass davon 1/5 dem Pächter als Gewinnantheil und der Rest mit 4/5 den Aktionären zufällt, soweit letzterer nicht zum Abtrag der Landeshilfe zu verwenden ist. Zum obersten Betriebsdirigenten wurde der Regierungsbaumeister Langbein ernannt. Der gesammte Stations- und Expeditionsdienst auf Station Teterow wird durch die Beamten der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn mit wahrgenommen.

Posen-Kreuzburg.

Die Liquidation der Posen-Kreuzburger Eisenbahngesellschaft ist nach einer Anzeige des Liquidators (Königliche Eisenbahndirektion Breslau) beendet.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Die Liquidation dieser Eisenbahngesellschaft ist jetzt durch Ausschüttung der Masse beendet.

Eisenbahn Neu-Ruppin-Wittstock.

Einem unter dem Vorsitz des Bürgermeisters von Schulz in Neu-Ruppin zusammengetretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Neu-Ruppin nach Wittstock ertheilt worden.

Aus Sachsen.

Güterverkehr auf den Haltestellen Holzhau und Hermsdorf-Rehefeld.

Am 1. Juli d. J. werden die bisher nur für den Personenverkehr eingerichteten Haltestellen Holzhau und Hermsdorf-Rehefeld der Verbindungsstrecke Bienenmühle - Moldau (vergl. No. 39 d. Ztg. vom 20. Mai 1885) auch für den Güterverkehr eröffnet.

Ankauf der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn durch den Sächsischen Staatsfiskus.

Am 16. Juni d. J. ist wegen Ankaufs dieser Bahn durch den Sächsischen Staat zwischen Kommissaren des Sächsischen Finanzministeriums und Beauftragten der Gesellschaft ein vorläufiges Abkommen zu Stande gekommen.

Danach erwirbt der Sächsische Staatsfiskus die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn vom 1. Januar 1886 ab, dergestalt dass von diesem Zeitpunkt ab der Betrieb der Bahn (der gegenwärtig schon von der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Gesellschaft geführt wird) für eigene Rechnung des Staates erfolgt.

Der Gesellschaft verbleibt hiernach der für das Jahr 1885 zu erzielende Reingewinn, sie ist aber dafür verpflichtet, hinsichtlich der planmässigen Tilgung der Prioritätsanleihe, der Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds sowie hinsichtlich der Tilgung der Kosten der erfolgten Konvertirung ihrer Anleihe für das laufende Jahr ganz in der statutenmässigen beziehentlich bisher üblichen Weise zu verfahren und die Bilanz vor Schluss 1885 nach den bisherigen Grundsätzen aufzustellen.

Der Staat erwirbt die Bahn mit ihrem gesammten Zubehör an unbeweglichem und beweglichem Besitze und sämmtliche Bestände der Gesellschaft, insoweit sie nicht zum Reingewinne des Jahres 1885 zu rechnen sind, insbesondere also den am Schlusse dieses Jahres etwa noch vorhandenen Baufonds, den Erneuerungsfonds und den Reservefonds.

Jedoch überlässt der Staat die zum ersten Male für das Jahr 1885 nach dem Reichsgesetz vom 18. Juli 1884 zu bewirkende Rücklage in den nach Artikel 239 b und 185 b dieses Gesetzes zu bildenden gesetzlichen Reservefonds der Gesellschaft zur freien Verfügung.

Dagegen übernimmt der Staat die nach der Bilanz der Gesellschaft vorhandenen Passiven derselben zur eigenen Vertretung. Die Gesellschaft hat ihre Prioritätsanleihe sofort nach Genehmigung des Ankaufs durch die Ständeversammlung zu kündigen. Den Beitrag, den die Gesellschaft in Höhe von 24 412 M. 67 ₰ zu den Kosten des Stationsgebäudes in Gaschwitz zu zahlen hat, übernimmt der Staatsfiskus.

Ueber den Kaufpreis ist folgendes festgesetzt: der Staat gewährt der Gesellschaft zur Abfindung der Prioritäts-Stammaktionäre nach Höhe von 124 pCt. und zur Abfindung der Stammaktionäre nach Höhe von 108 pCt. die Beträge von 2 901 600 M. und von 1 684 800 M., im ganzen also einen Kaufpreis von 4 586 400 M. Dieser Betrag ist am 2. Januar 1886 beziehentlich, wenn die Zustimmung der Ständeversammlung bis dahin nicht zu erlangen sein sollte, sofort nach Ertheilung dieser Zustimmung, solchenfalls aber unter Gewährung von 4 pCt. Zinsen vom Anfang des Jahres 1886 bis zum Zahlungstage, an die Gesellschaft zu zahlen. Ausserdem wird der Staatsfiskus der Gesellschaft einen Beitrag zu den Kosten der Liquidation der Gesellschaft in Höhe von 25 000 M. gewähren und den Dienstvertrag, welchen die Gesellschaft mit dem Vorstandsmitgliede Herrn Robert Meischke abgeschlossen hat, zur eigenen Erfüllung beziehentlich Vertretung übernehmen.

Die Gesellschaft bleibt von den Kosten der Ausführung des Kaufgeschäfts, insbesondere auch der Grundbuchseinträge und von dem gesetzlichen Stempel befreit, und wird auch von Beginn des Jahres 1886 ab zu staatlichen Steuern im Königreich Sachsen nicht weiter herangezogen.

Zu dem Abkommen ist einerseits die Zustimmung der nächsten Ständeversammlung und andererseits die Genehmigung der Generalversammlung der Aktionäre vorbehalten. Auch wird die Gültigkeit von der Zustimmung der Herzoglich Sächsischen Regierung in Altenburg — deren Gebiet die Bahn theilweise berührt — abhängig gemacht.

Zur Beschlussfassung über dieses Abkommen soll am 8. August d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre stattfinden. Zu Beschlussfähigkeit derselben ist nöthig, dass die Hälfte des Aktienkapitals vertreten ist.

Da das Angebot der Regierung im Wesentlichen dem Koursstand der Aktien in den letzten Monaten entspricht, so ist an dessen Annahme wohl nicht zu zweifeln, wennschon man sich bisher vielfach der Hoffnung hingab, es werde der Staat den Kaufpreis nicht in baar sondern in Sächsischer Rente gewähren.

Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Das Resultat der Betriebsergebnisse gestaltete sich günstiger als im Vorjahre.

Befördert wurden insgesammt 119 088 Personen (gegen 100 673 im Vorjahre) und dafür vereinnahmt 224 022 fl. (gegen 191 581 fl.). Die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer stellt sich für einen Civilreisenden auf 2,89 kr. (gegen 2,76 kr.), für eine Militärperson auf 0,80 kr. (gegen 0,83 kr.).

Die durchschnittliche Transportstrecke eines Reisenden betrug 82,58 km (gegen 84,48 km). An Gepäck wurden befördert 1 547 t (gegen 1 374 t) und dafür vereinnahmt 22 595 fl. (gegen 16 821 fl.). Jede Tonne hat durchschnittlich erbracht 14,61 fl. (gegen 12,24 fl. im Vorjahre). An Gütern wurden befördert insgesammt 209 214 t (gegen 199 735 t). Die Einnahmen aus dem Güterverkehre beträgt 697 112 fl. (gegen 579 257 fl.), daher 1884 mehr 117 855 fl. oder 20,34 pCt. Jede Tonne Frachtgut hat durchschnittlich eingebracht 3 fl. 33 kr. (gegen 2 fl. 90 kr.). Jede Tonne Frachtgut hat durchschnittlich zurückgelegt 126,36 km (gegen 123,54 km) oder pro 1884 mehr 2,82 km oder 2,29 pCt. Kohlen wurden transportirt 34 612 t (gegen 63 796 t), daher 1884 weniger 29 184 t oder 45,74 pCt. Aus dem Kohlentransporte betrug die Einnahme 100 422 fl. (gegen 214 818 fl.) daher 1884 weniger 114 396 fl. oder 53,25 pCt. Die bedeutende Abnahme der Kohlentransporte findet ihren Grund darin, dass seitens der Donau-Dampfschifffahrts - Gesellschaft die aus ihren Fünfkirchener Kohlenwerken nach Budapest bestimmten Kohlentransporte nur in geringem Masse über Kelenföld und grösstentheils über Mohács per Schiff gesendet wurden. Der durchschnittliche Transportweg einer Tonne Kohle betrug 138,50 km (gegen 181,07 km), mithin 1884 weniger 42,57 km oder 23,5 pCt. An verschiedenen Einnahmen, als Pachtzinsen, Miethen etc. sind eingekommen zusammen 153 170 fl. (gegen 108 595 fl.). Es ergibt sich sonach pro 1884 eine Mehreinnahme von 44 575 fl. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 34 288,57 fl. (gegen 31 506,91 fl.), für Bahnaufsicht 67 349,27 fl. (gegen 59 158,97 fl.), für Bahnerhaltung 86 135,15 fl. (gegen 108 228,87 fl.), für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 174 017,45 fl. (gegen 163 853,06 fl.), für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 134 040,29 fl. (gegen 107 623,34 fl.), für die Materialienverwaltung 6 334,52 fl. (gegen 5 576,43 fl.) und für sonstige Gegenstände 70 736,22 fl. (gegen 53 162,31 fl.), oder insgesammt 573 001,47 fl. (gegen 529 109,89 fl.), mithin pro 1884 mehr 43 891,58 fl. oder 8,29 pCt., welche Erhöhung jedoch nur eine scheinbare ist, nachdem von den Gesammt-Betriebsausgaben 49 597,32 fl. oder 9,37 pCt. auf die am 2. Dezember 1883 eröffnete Retszilas-Szegszárder Flügelbahn entfallen. Die Gesammteinnahmen betragen 1 197 319,76 fl., die Ausgaben 573 001,74 fl., danach verbleibt ein Betriebsüberschuss von 624 318,29 fl. Hiervon wurden verwendet zur Einlösung von 51 Stück ausgeloosten Prioritätsobligationen 10 200 fl., zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 392 117,50 fl., zusammen 402 317,50 fl. Es verbleiben somit zur Verzinsung des Aktienkapitals 222 000,79 fl. Die Verzinsung des Aktienkapitals von 7 850 000 fl. beträgt 2,75 pCt.

Das gesammte Anlagekapital von 15 700 000 fl. verzinst sich mit 3,98 pCt. gegen 3,71 pCt. im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient beträgt 53,58 pCt. gegen 52,4 pCt. im Vorjahre.

K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Betriebsergebnisse haben ein ungünstigeres Resultat als im Vorjahre geliefert. Befördert wurden insgesammt 225 529 Personen (gegen 226 155 im Vorjahre) und dafür vereinnahmt 121 122 (gegen 121 336) fl. Die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer stellt sich für einen Civilreisenden auf 1,83 (gegen 1,85) kr., für eine Militärperson auf 0,81 (gegen 0,77) kr. Die durchschnittliche Transportstrecke eines Civilreisenden betrug 30,69 (gegen 29,03) km, diejenige einer Militärperson 46,93 (gegen 60,29) km. An Gepäck wurden befördert 1 636 (gegen 1 699) t und dafür vereinnahmt 11 780 (gegen 12 006) fl. Jede Tonne hat durchschnittlich erbracht 7,20 fl. (gegen 7,07 fl. im Vorjahre). An Gütern wurden befördert insgesammt 168 719 (gegen 197 812) t. Die Einnahme aus dem Güterverkehr beträgt 324 505 (gegen 385 372) fl., mithin 1884 weniger 60 867 fl. oder 15,79 pCt.

Dieser namhafte Ausfall beim Gütertransport wurde durch die infolge der Verstaatlichung der Alföldbahn erfolgte Ablenkung eines grösseren Theiles des Verkehres über die Budapest-Szabadkaer Strecke der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verursacht. Jede Tonne Frachtgut hat durchschnittlich eingebracht 1,93 fl. (gegen 1,94 fl. im Vorjahre). Jede Tonne Frachtgut hat durchschnittlich zurückgelegt 52,89 (gegen 51,08) km, oder pro 1884 mehr 1,81 km oder 3,55 pCt. Kohlen wurden transportirt 36 677 (gegen 33 864) t, daher 1884 mehr 2 813 t oder 8,31 pCt. Aus dem Kohlentransporte betrug die Einnahme 70 141 (gegen 61 548) fl., daher 1884 mehr 8 593 fl. oder 13,96 pCt. Der durchschnittliche Transportweg einer Tonne Kohle betrug 58,50 (gegen 54,39) km, mithin pro 1884 4,11 km mehr oder 7,55 pCt. An verschiedenen Einnahmen, als Pachtzinsen, Miethen etc. sind eingekommen zusammen 95 648 (gegen 83 482) fl. Es ergibt sich sonach pro 1884 eine Mehreinnahme von 12 166 fl., welche hauptsächlich durch die für Miethe der Fahrbetriebsmittel und die höhere Kohlengarantie-Quote erzielten Einnahmen erreicht wurde. Die Ausgaben betragen für die allgemeine Verwaltung 8 382,16 (gegen 10 833,68) fl., für Bahnaufsicht 19 847,37 (gegen 18 403,80) fl., für Bahnerhaltung 86 995,70 (gegen 74 040,92) fl., für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 75 871,37 (gegen 78 612,85) fl., für Zugförderungs- und Werkstättendienst 75 333,03 (gegen 87 696,50) fl., für Materialien-Verwaltung 3 121,76 (gegen 4 088,65) fl. und für sonstige Gegenstände 88 907,60 (gegen 79 818,78) fl. oder insgesammt 358 458,99 (gegen 353 865,18) fl., d. i. pro 1884 mehr 4 593,81 fl. oder 1,30 pCt. Die gesammten Einnahmen betragen 623 196,84 (gegen 663 743,85) fl., die Ausgaben 358 458,99 (gegen 353 865,18) fl., danach verbleibt ein Betriebsüberschuss von 268 997,16 (gegen 309 878,67) fl. und zuzüglich der von der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft eingezahlten Reste von der Kohlentransport-Garantie pro 1883 von 4 259,31 fl. (gegen 28 277,83 fl. im Vorjahre) ein solcher von 268 997,16 (gegen 338 156,50) fl. Hiervon werden verwendet zur Einlösung von 48 Stück ausgeloosten Prioritätsobligationen 9 600 fl., Zinsen für Prioritäten 167 442,50 fl., Zinsen für Aktien 173 210 fl., Agioverlust 81,50 fl., zusammen 350 334 fl. Danach verbleiben zu Lasten der Staatsgarantie 81 336,84 fl. Silber (1883 = 11 941 fl.). Zur Tilgung und Verzinsung des Investitionsanlehens sind weiter erforderlich: zur Einlösung des Anlehenskoupons 19 080,80 Gulden, zur Amortisation des Anlehens 1 822,98 fl., d. s. zu Lasten der Staatsgarantie 20 903,78 fl. in Gold. Das ursprüngliche Anlagekapital inkl. Amortisation wurde mit 3,99 pCt. (gegen 5,02 pCt. im Vorjahre) verzinst.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Bis jetzt sind nur einzelne Daten aus dem Abschluss der Warschau-Wiener Eisenbahn für das Jahr 1884 gebracht worden. Aus Warschau werden der „Nat.-Z." nun die vollständigen Ziffern und Einzelheiten der Verkehrsentwickelung mitgetheilt, welche sie mit den entsprechenden Daten früherer Jahre, wie folgt, vergleicht.

1. Allgemeines:

Laut Etat waren projektirt Einnahmen:

		1884	1883	1882
Personenverkehr	R.	1 787 000	1 601 000	1 580 300
Güterverkehr	„	5 800 000	5 500 000	5 824 000
Ueberhaupt	„	8 000 000	7 500 000	7 800 000
Wirkliche Einnahme:				
Personenverkehr	R.	1 763 673	1 827 048	1 752 877
Güterverkehr	„	6 633 438	6 659 788	5 525 595
Verschiedene Einnahmen	„	603 421	577 362	598 082
Gesammteinnahme	„	9 000 532	9 064 198	7 876 554

Diese Einnahme in Prozenten ausgedrückt, beträgt aus dem

	1884	1883	1882
Personenverkehr	19,59	20,16	22,25
Güterverkehr	73,70	73,47	70,15
Verschiedene Einnahmen	6,71	6,37	7,60

Die Einnahmen haben gegen 1883 um 63 666 R. abgenommen und zwar im Personenverkehr um 63 357 R., im Güterverkehr um 26 350 R. Die Gesammt-Bruttoeinnahme betrug

		1884	1883	1882
pro Werst	R.	27 693,9	27 889,8	24 235,5
pro Zugwerst	„	2,58	2,67	2,58

Wir geben nun einen Ueberblick über den Einzelverkehr, und zwar zuerst:

2. Personenverkehr:		1884	1883	1882
beförderte Personen		1 851 374	1 853 592	2 011 850
Durchschnittsweg pro Person	Werst	58,54	60,76	64,96
Einnahmen	R.	1 763 673	1 827 048	1 752 877
pro Person	„	84⅛	88⅛	80
Es kommen auf den				
Binnenverkehr	Personen	1 145 673	1 260 100	1 557 011
direkten Verkehr	„	627 502	525 106	392 978

Der Abnahme im Binnenverkehr steht eine grössere Zunahme im direkten Verkehr gegenüber.

3. Güterverkehr:		1884	1883	1882
Beförderte Güter	Pud	144 760 225	145 532 815	118 676 711
Durchschnittsweg pro Pud	Werst	185,63	188,70	185,50
Einnahme	R.	6 289 513	6 432 139	5 341 699
pro Pud	Kop.	4,34	4,42	4,50

Es kommen davon auf den

		Lokal-verkehr	direkten Verkehr	Transit-verkehr
1884	Pud	76 216 652	54 637 092	13 906 481
1883	„	82 872 496	52 128 896	10 531 423

Der Binnenverkehr nimmt ab, er bildete in Prozenten des gesammten Güterverkehrs

1884	1883	1882
52,65	56,94	57,97

Die wichtigsten Gattungen der beförderten Güter waren folgende:

		1884	1883	1882	1881
Steinkohlen	1 000 Pud	83 527,6	86 887,6	68 908,6	71 462,7
Holz	„ „	7 332,1	6 459,7	5 857,0	5 529,0
Roggen	„ „	5 433,9	5 907,7	4 449,0	2 637,2
Kalk u. Kalksteine	„ „	4 403,8	5 108,1	4 540,6	4 854,4
Eisen und Stahl	„ „	2 461,8	1 465,6	1 219,3	1 624,2
Roheisen	„ „	2 052,2	1 866,5	1 475,1	975,9
Zucker	„ „	1 576,1	1 820,7	1 302,4	1 373,4

4. Das finanzielle Ergebniss war nun folgendes:

		1884	1883	1882
Gesammteinnahmen	R.	9 000 532	9 068 198	7 876 554
Betriebsausgabe	„	4 916 229	4 508 789	4 161 455
In Prozenten der Einnahme		54,6	49,7	52,83
Bahnverwaltung	R.	543 690	480 698	432 822
Unterhaltung der Bahn	„	1 206 487	1 017 549	985 146
Ueberschuss	„	4 084 303	4 555 409	3 715 099
davon:				
Zahlung an die Regierung	„	250 000	250 000	250 000
Dienst der Prioritäten	„	1 908 335	1 900 000	1 895 017
Amortisation der Baukosten von Seitenlinien	„	28 742	6 000	4 846
Reingewinn	„	1 897 225	2 385 609	1 565 235
Davon zum:				
Reservefonds	R.	56 916	71 568	46 957
Aktienamortisation	„	62 500	62 500	62 500
Tantièmen	„	14 028	18 765	14 557
Gratifikation	„	114 469	150 000	120 000
Bleibt disponibel (nach Hinzuziehung des Vortrages)	„	1 689 756	2 082 766	1 441 220

Es wurde nun im Jahre 1883 eine Dividende in Höhe von 750 000 R. vertheilt, zu Neubauten und Erneuerungsfonds wurden 1 302 400 R. verwendet. Wir geben noch einige Zahlen aus der Bilanz pro 1884 Im Umlauf waren Ende 1884: 103 431 Stück Aktien im Betrage von 10 343 100 R., ausgelooste Aktien stehen mit 2 156 900 R. unter Passiva; Obligationen im Umlauf 22 103 989 R., ausgelooste 1 714 748 R. Die Sicherheitsfonds umfassen:

	Erneuerungsfonds	Reserve	Zusammen
R.	971 575	696 187	1 667 762

oder 15,7 pCt. des Aktienkapitals. Die Bahn besass Ende 1884 4 553 Wagen, davon 2 504 Kohlenwagen. Die Wagen durchliefen auf eigenen und fremden Bahnen

	1884	1883	1882
1 000 Achswersten	186 041,8	183 135,4	169 515,5

Die Ausnutzung der Ladungsfähigkeit der Güterwagen betrug 51,47 pCt. Die Bahn empfing für die Benutzung eigener Wagen 211 789 R, und zahlte 258 926 R. Die Kosten der Instandhaltung der Wagen betrug

	1884	1883	1882
R.	266 926	296 976	296 515.

Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Aus Warschau gingen der „Nat.-Z." folgende Daten aus dem Abschlusse der obengenannten Bahn für 1884 zu:

	1884	1883
Einnahmen	R. 1 083 459	1 212 627
Ausgaben	„ 997 456	1 092 565
Ueberschuss der Einnahmen	„ 86 003	120 072

Die von der Regierung zu leistende Garantie des Reinertrags von 6 201 000 R. beträgt 279 045 R., der Staat hat daher einen Zuschuss von 193 041 R. zu leisten.

Betreffs der Verschmelzung der Warschau-Bromberger mit der Warschau-Wiener Eisenbahn verlangt der Verwaltungsrath der ersteren, dass die Regierungsgarantie in der Höhe von 4 pCt. der Einnahme beibehalten werde und erhält die Annahme der Proposition der Warschau-Wiener Bahn, betreffend Verwandlung der gegenwärtigen Aktien in 4 pCt. Obligationen der Warschau-Wiener Bahn für möglich. Er bittet die Generalversammlung um eine diesbezügliche Entscheidung.

Schweizerische Nordostbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Nach dem 1884er Geschäftsbericht belaufen sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf 4 898 605 Frcs. (gegen 5 152 078 Frcs. im Vorjahre), Viehtransport 228 407 Frcs. (gegen 201 727 Frcs.), Güterverkehr 7 754 929 Frcs. (gegen 7 763 001 Frcs.), Pachten und Diverse 290 121 Frcs. (gegen 224 026 Frcs.), zusammen 13 172 062 Frcs. (gegen 13 340 834 Frcs. im Vorjahre). Dazu kommen als Nettoertrag der Dampfboote 238 124 Frcs. (gegen 333 864 Frcs. im Vorjahre), Betheiligung bei anderen Linien (Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Aargauische Südbahn, Eisenbahnunternehmungen Wohlen-Bremgarten und Effretikon-Wetzikon-Hinweil) 1 251 127 Frcs. (gegen 1 337 998 Frcs.), Zinsen etc. 154 434 Frcs. (gegen 272 461 Frcs.), Aktivsaldo des Interessentenkonto 90 704 Frcs., Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Vorjahre 154 434 Frcs., mithin beläuft sich die Gesammteinnahme auf 14 906 451 Frcs. (gegen 16 285 160 Francs im Jahre 1883). Die Ausgaben betragen für die Centralverwaltung 296 000 Frcs. (gegen 278 209 Frcs.), für die Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör 1 408 839 Frcs. (gegen 1 639 638 Frcs.), für den Expeditionsdienst 2 735 095 Frcs. (gegen 2 907 456 Frcs.), für den Transportdienst 2 731 025 Frcs. (gegen 2 886 867 Frcs.), Diverse 224 297 Frcs. (gegen 291 734 Frcs), zusammen 7 395 256 Frcs. (gegen 8 003 905 Frcs. im Vorjahre), wovon indessen 2 031 391 Frcs. (gegen 2 127 141 Frcs.) auf die Nebenlinien entfallen, so dass sich die Gesammtausgaben auf 5 363 866 Frcs. (gegen 5 876 764 Frcs.) stellen. Für die Verzinsung und Amortisation der Anleihen sind 7 222 671 Frcs. (gegen 6 741 327 Frcs.) erforderlich, der Erneuerungsfonds erhält 1 350 000 Francs (gegen 1 200 000 Frcs. im Vorjahre), für Ausbau und neue Anlagen werden 9 263 Frcs. (gegen 168 174 Frcs.) verwandt, zu Abschreibungen 57 780 Frcs. (gegen 60 475 Frcs.) und auf Dubiosenkonto wegen der unsicheren Forderung an die Eisenbahn Effretikon-Hinweil 38 348 Frcs. (gegen 61 841 Frcs.). Einschliesslich der aus 1883 übertragenen 154 435 Frcs. bleiben schliesslich 864 523 Frcs. (gegen 2 288 242 Frcs. im Vorjahre) zur Verfügung der Generalversammlung. Eine Vergleichung der Totalausgaben des Bahnbetriebes in den Jahren 1883 und 1884 ergibt für das letztere eine Verminderung von 608 649 Frcs., trotzdem im Jahre 1884 nur 22 729 Nutzkm weniger als im Vorjahre gefahren wurden. Die Erscheinung erklärt sich grösstentheils durch veränderte Buchung, Wegfall ausserordentlicher Ausgaben des Jahres 1883 im Berichtsjahr und Verkehrsabnahme im Lagerhaus Romanshorn.

Die Revisionskommission der Aktionäre hat einen Bericht erstattet, welcher der am 26. Juni abzuhaltenden Generalversammlung vorgelegt werden soll, welchem wir folgendes entnehmen:

Das wichtigste Ereigniss des Rechnungsjahres ist die mit dem Bundesrathe vereinbarte Bereinigung der Bilanz. Nach dem ersten Eindruck muss es befremden, dass die Genehmigung der Generalversammlung nicht vorbehalten worden ist für eine Abmachung, durch welche die Aktiven um fast die Hälfte, oder, wenn man die von jeher zur Amortisation bestimmten Koursverluste ausser Ansatz lässt, um mehr als ein Fünftel des Aktienkapitals gekürzt und auf eine lange Reihe von Jahren hinaus die Rechnungen mit dem einer Ausgabe gleich kommenden Vorabzug von je mindestens 600 000 Frcs. belastet werden. Bei näherer Betrachtung kann man sich indessen doch mit der definitiven Erledigung durch den Verwaltungsrath befreunden. Zu diesem Schlusse führt die Kommission freilich nicht die Erwägung, welche für den Verwaltungsrath hauptsächlich bestimmend war: dass die Verständigung den Rücksichten der Billigkeit entspreche und daher ohne Frage zu acceptiren sei; die Kommission findet namentlich, dass die Frist für die Amortisation zu kurz bemessen ist. Ausschlaggebend sind vielmehr die Vortheile, welche ein rascher, wenn auch magerer Vergleich vor einem langwierigen Prozesse voraus hatte. Das gerichtliche Verfahren hätte wahrscheinlich Jahre lang gedauert. Inzwischen wäre die Gesellschaft genöthigt gewesen, jährlich gewisse, jedenfalls nicht zu klein angesetzte Beträge für die Amortisation in Reserve zu stellen, wodurch dem Entscheide leicht in nachtheiligem Sinne präjudizirt werden konnte. Auch sonst konnte ohne Schaden die grundwichtige Angelegenheit nicht weiter ungeordnet bleiben. Durch den sofortigen Abschluss der Vereinbarung wurde es möglich, sie noch in dem Prozesse betreffend die Dividende pro 1883 zu verwerthen. Auf Grund der durch sie gelegten neuen Basis erwartet die Kommission nunmehr mit der Direktion baldige Aufhebung der Dividendensperre. In ihrem Bericht sprechen sich die Revisoren dann weiter wie folgt aus: Die Befürchtung, welche wir in unserm letztjährigen Berichte geäussert haben, dass die Eröffnung der Arlbergbahn einen ungünstigen Einfluss auf die Betriebsergebnisse unseres Netzes haben werde, scheint sich bereits bewahrheitet zu haben. Ein abschliessendes Urtheil wäre jedoch offenbar verfrüht, so lange nicht wenigstens ein volles Betriebsjahr hinter uns liegt. Schon nach der im letzten Juli erfolgten Kündigung zweier Anleihen von je 5 Millionen Francs haben wir uns ernstlich gefragt, ob es nicht unter Umständen, namentlich mit Rücksicht auf die Eventualität einer Auszahlung der gutgeschriebenen Dividenden für die Prioritätsaktien, gefährlich sei, das Portefeuille allzustark für die Rückzahlung konsolidirter Schulden in Anspruch zu nehmen. Diese Frage drängt sich in erhöhtem Grade im gegenwärtigen Momente auf, wo drei weitere Anleihen von zusammen 14 Millionen Francs gekündigt sind. Wie wir hören, soll den Inhabern der gekündigten Obligationen Konversion in Titel mit niedrigerem Zinsfuss angeboten werden und bei den dermaligen Geldverhältnissen ist in der That wahrscheinlich, dass ein grosser Theil der alten Obligationen konvertirt werde. Immerhin ist zu wünschen, dass die Operation beförderlich durchgeführt werde. Die Revisoren beantragen für die demnächstige Generalversammlung dann noch was folgt: I. Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, auf Antrag der Revisionskommission, beschliesst: 1. den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft für das Jahr 1884 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung ertheilt. 2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes pro 1874 werden abgenommen. II. Die Generalversammlung, nach Einsicht einer Vorlage der Direktion, auf den Antrag der Revisionskommission, beschliesst: 1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft für das Jahr 1884 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung ertheilt. 2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes pro 1874 werden abgenommen. II. Die Generalversammlung, nach Einsicht einer Vorlage der Direktion, auf den Antrag der Revisionskommission, beschliesst: Auf den Antrag der Direktion, betreffend Uebernahme der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil wird zur Zeit nicht eingetreten. Dagegen wird der Antrag der Direktion betreffend Uebernahme der Linie Sulgen-Gossau, hinsichtlich deren unterm 8. April d. J. zwischen den Direktionen resp. der Geschäftsführung ein Vertrag abgeschlossen ist, zur Ratifikation empfohlen.

Ueber letzteren Punkt bemerkt der Bericht der Direktion: Die Nordostbahn-Gesellschaft hat durch Vertrag vom 11. April 1874 die im Jahre 1873 gegründete Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau, gewöhnlich Bischofszeller Bahn genannt, auf die Dauer von 10 Jahren in Pacht übernommen, gegen Entrichtung eines anfänglich 60 000 Frcs. betragenden, allmählich auf 65 000 Frcs. ansteigenden jährlichen Pachtzinses nebst Dotirung des Erneuerungsfonds mit jährlich 17 000 Frcs. Durch den gleichen Vertrag hat sich die Nordostbahn verpflichtet, der Unternehmung Sulgen-Gossau nach Ablauf der zehnjährigen Betriebsperiode zum Zwecke der Rückzahlung eines Obligationenkapitals von 1 500 000 Frcs. den gleichen Betrag in 4½ pCt. Nordostbahn-Obligationen, 15 Jahre lang unaufkündbar, mit Semesterzins, al pari zur Verfügung zu stellen.

Die lediglich Lokalinteressen dienende Bahn hat sich so schlecht rentirt, dass dieselbe die Betriebskosten nicht deckt, und dass nun, weil der Uebergang der Bahn an einen anderen Eigenthümer mit Unzukömmlichkeiten verbunden wäre, die Direktion sich dafür ausspricht, die Bahn für die zugesagten 1 500 000 Frcs anzukaufen.

In der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizer. Nordostbahngesellschaft vom 26. Juni 1885, in welcher 15 925 Aktien mit 921 Stimmen vertreten waren, wurde 1. nach Antrag der Revisionskommission einstimmig beschlossen:

a) den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1884 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung ertheilt;

b) die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes pro 1884 werden unter Verdankung angenommen.

2. Der Antrag des Verwaltungsrathes betreffend Verwendung des Reinertrages von 1884 wird ohne Widerspruch angenommen. Danach werden

660 000,00 Frcs. den Prioritätsaktien als 6 pCt. Jahresdividende pro 1884 zugetheilt,
204 522,64 „ auf neue Rechnung vorgetragen,
864 522,64 Frcs.

3. Der Antrag der Direktion, dem zwischen dem leitenden Ausschusse der Eisenbahngesellschaft Effretikon - Wetzikon-Hinweil und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft unterm 10. Januar 1885 abgeschlossenen Vertrage, betreffend Abtretung der Eisenbahnlinie Effretikon - Wetzikon-Hinweil, die Genehmigung zu ertheilen, wird im Laufe der Verhandlungen ersetzt durch den Antrag: den Verwaltungsrath zu ermächtigen, von sich aus die Genehmigung dieses Vertrages auszusprechen, nachdem die Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Effretikon - Wetzikon - Hinweil denselben, und zwar ohne Modifikation, ratifizirt haben werde.

Der so abgeänderte Antrag der Direktion bleibt mit 297 gegen 493 Stimmen in Minderheit gegenüber dem Antrag der Revisionskommission, zur Zeit auf die Vorlage nicht einzutreten.

4. Dem zwischen der Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft unterm 8. April 1885 abgeschlossenen Vertrage, betreffend Abtretung der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau, wird auf Antrag der Direktion und ohne dass ein Gegenantrag gestellt würde, die Genehmigung ertheilt.

Schweizerische Centralbahn.

Der Geschäftsbericht erwähnt an erster Stelle die Verhandlungen mit dem Bundesrath betreffs der Baurechnung. Das getroffene Uebereinkommen legt der Gesellschaft Abschreibungen von 20 491 006 Frcs. auf, wovon rund 11 000 000 Frcs. auf Koursverluste von noch nicht zurückgezahlten Anleihen, 2,70 Millionen Francs auf Geldbeschaffungskosten bei bereits zurückgezahlten oder demnächst zurückzuzahlenden Anleihen, 4,26 Millionen Francs auf die Subvention der Gotthardbahn, 0,80 Millionen Francs auf untergegangene Bauten und Unterhaltungsbauten, der Rest auf Diverse entfallen. Nach dem vereinbarten Amortisationsplan wird die Abschreibung der 20,49 Millionen Francs, wozu in 1884 noch weitere 495 000 Frcs. für Koursverluste gekommen sind, im Laufe von 29 Jahren, d. i. bis 1912 vollzogen, zunächst mittelst der bereits früher planmässig feststehenden Kapitalsrückzahlungen. Ausserdem hat aber auch die Betriebsrechnung noch zu diesen Abschreibungen beizutragen, und zwar für 1884 und 1885 je 130 000 Frcs., für 1886 136 000 Frcs., für 1887 142 000 Frcs., welcher Betrag sich dann bis 1912 von Jahr zu Jahr um die 4 pCt. Zinsen erhöht. Da andererseits aber die Zinsen dieser Betriebsbeiträge auch der Betriebsrechnung zu Gute kommen, so stellt sich die wirkliche Mehrbelastung des Betriebs in 1884 mit 130 575 Frcs. am höchsten, um sodann für alle folgenden Jahre auf ca. 126 000 Frcs. zu sinken. Aber auch diese Belastung würde sich von 1888 ab auf annähernd die Hälfte reduziren, falls die Gesellschaft wie sie beabsichtigt, in 1886 zum Ersatz ihres Antheils von 20 Millionen Francs an der gemeinschaftlich mit der Nordostbahn kontrahirten 4½ pCt. Anleihe und für andere Zwecke eine neue 4 pCt., von 1888 ab amortisirbare Anleihe aufnimmt, deren Betrag mit 25 Millionen Francs veranschlagt wird. Von den 6 Millionen Francs der am 31. Dezember 1884 verfallenen 4½ pCt. Anleihe gelangten nur 3,63 Millionen Francs zu der den Besitzern mit 2 pCt. Prämie offerirten Konversion. Die Gesellschaft hat die 4 pCt. neuen Titres auf Grund eines früher vereinbarten Optionsrechts des die Anleihe finanzirenden Bankenkonsortiums zu 93½ pCt. abgetreten; weitere 3 Millionen Francs der neuen Anleihe überliess sie dem gleichen Konsortium zu 97½ pCt.

Die Entwickelung des Verkehrs gestaltete sich wie folgt:

		1884	1883
Beförderte Personen		3 137 100	3 095 986
Einnahme	Frcs.	4 054 305	4 239 928
pro Reisenden und Kilometer	Cent.	5,18	5,26
Beförderte Güter	t	4 883 249	4 764 819
Durchschnittsweg pro Tonne	km	58,13	58,82
Einnahme	Frcs.	10 380 677	10 552 369
pro Tonnenkilometer	Cent.	8,66	8,72
Die wichtigsten Artikel der Verfrachtung sind:			
Getreide	t	112 556	117 593
Steinkohlen	„	214 118	206 076
Metallindustrie	„	151 216	168 339

Als Ursache des Rückgangs in den Einnahmen des Personenverkehrs gilt die Cholera in Südfrankreich und Italien. Die Monate Juni-September ergaben eine Mindereinnahme von 225 000 Frcs. Der Güterverkehr zeigt dagegen eine Hebung.

Das finanzielle Resultat war:

	1884 Frcs.	1883 Frcs.
Gesammteinnahme	11 493 271	13 454 993
Ausgabe	6 864 229	6 955 195
davon an die Nebenbahnen	740 660	747 617
Ueberschuss	5 369 709	6 207 577
dazu		
Antheil am Gewinn der Nebenbahnen	708 199	32 000
Ertrag verfügbarer Kapitalien	314 398	—
Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds	432 624	—
Verzinsung der Anleihen	4 252 112	4 438 465
Zum Reservefonds	193 580	200 000
Abschreibungen	258 205	95 298
Nettoertrag	1 879 089	2 251 285
Saldo aus Vorjahr	307 467	401 478
vertheilbar	2 186 556	2 307 467

Die Senegambische Eisenbahn.

Aus St. Louis (der an der Mündung des Senegal gelegenen Hauptstadt der Französischen Kolonie Senegambien) geht dem Französischen Journal „La Gazette Géographique“ (Jahrgang 1885, 18. Juni) folgende Notiz über die Senegambische Eisenbahn zu.

Die Bahnlinie von Dakar (dem Haupthafen Senegambiens, unweit des Kap Verde) nach St. Louis wurde am 12. Mai d. J. vollendet. Die Initiative zum Bau dieser Eisenbahn ging vom Marineministerium aus, das hierdurch St. Louis von den Launen jener Barre unabhängig machen wollte, welche den Senegal bei seiner Einmündung in das Meer behelligt. Es kam oft vor, dass Schiffe ganze Monate an der einen oder anderen Seite der Barre verweilen mussten, ehe der Wasserstand ihnen erlaubte, dieselbe zu passiren. Ganz abgesehen von den Verlusten, die daraus für die Eigenthümer und die Befrachter der Schiffe erwuchsen, entstanden hierdurch die störendsten Unzulänglichkeiten für die Stadt St. Louis, da die Zufuhr der Lebensmittel und Munitionen nicht mehr gesichert war.

Die neue Linie verbindet St. Louis mit der vortrefflichen Rhede von Dakar, welche zu jeder Zeit für Schiffe jeden Tonnengehalts zugänglich ist und welche infolge der wichtigen Arbeiten, die das Marineministerium dort auszuführen im Begriffe steht, ein Hafen ersten Ranges werden wird. Dakar wird sich zum Proviantirungs- und Zufluchtspunkt für alle Schiffe entwickeln, welche die Westafrikanische Küste befahren, ebenso für jene, die nach Südamerika gehen.

Die Bahn durchzieht die Landschaft Cayor, die namentlich viel ölhaltige Pflanzen produzirt und dieselben nach Marseille, Bordeaux und Dünkirchen exportirt; bislang wurden diese Erzeugnisse durch zahlreiche Maurische Karawanen den Einschiffungshäfen zugeführt; sobald aber der Bau der Eisenbahn ins Innere vordrang, etablirten sich Handelskontore an den Stationen und schon entstehen unter dem Schutze des Französischen Banners neue Ortschaften. Ueberall hat sich der lebhafteste Handel entwickelt, und zwar in dem Grade, dass von Anfang an die Bahnlinie die grösste Mühe gehabt hat, den durch sie geschaffenen Verkehr zu bewältigen. Gegenwärtig sieht man allerorts längs der Bahn die Neger beschäftigt, den Buschwald für neue Pflanzungsanlagen urbar zu machen. Im nächsten Jahre werden ohne allen Zweifel Produktion und Verkehr sich verdoppelt haben.

Zur Orientirung über die Lagenverhältnisse dieser ersten Eisenbahn der Nordwestafrikanischen Küstenländer empfiehlt sich die vom Geographischen Institut zu Weimar publizirte „Uebersichtskarte der Deutschen Kolonien“ (Preis 50 ₰), welche auf einem Blatte sechs kleinere Karten über die Deutschen Kolonien und ihre Nachbargebiete vereinigt; der unserem Kolonialgebiete Kabitai gewidmete Theil dieses Blattes enthält auch das gesammte Französische Senegambien mit der oben besprochenen Bahnlinie. Ausser der letzteren ist auch die im Bau begriffene Bahn hier bereits eingezeichnet, welche das Gebiet des oberen Senegal mit dem des oberen Niger verbindet; ebenso der Lauf der projektirten Eisenbahnlinie, die von der Mündung des Rio Nunez ebenfalls zum oberen Niger ziehen soll. Beide Bahnen bezwecken die Aufschliessung der reichen Gebiete des inneren westlichen Sudan und gewinnen für Frankreich, das den oberen Niger stetig fortschreitend in seine Machtsphäre zieht, heute doppeltes Interesse, nachdem es England gelungen ist, die Mündungen dieses Riesenstroms unter Britische Oberherrschaft zu stellen.

Eisenbahnen Niederländisch-Indiens.

Dem Geschäftsbericht der Eisenbahngesellschaft Niederländisch - Indiens für das Betriebsjahr 1884 entnehmen wir folgendes:

Die Betriebsresultate des Etatsjahres 1884 waren sehr günstig. Nicht nur konnte eine Dividende von $8^1/_4$ pCt. gewährt, sondern

auch eine bedeutende Summe zur Schuldentilgung verwendet werden.

Im laufenden Jahre ist bereits eine Summe von 164 000 fl. der mit 4½ pCt. verzinslichen Anleihe vom Jahre 1869 amortisirt, während eine Summe von 521 243 fl. für Amortisirung der mit 3 pCt. verzinslichen Anleihe vom Jahre 1879 zur Verfügung gestellt und dem Niederländischen Staat eine Summe von 453 579 fl. für die gewährten Vorschüsse gezahlt werden kann, also im ganzen eine Verminderung der Schuldenlast um 1 138 822 fl.

Dass die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft in wenigen Jahren bedeutend verbessert sind, davon liefert der Umstand den Beweis, dass die nachfolgenden sehr bedeutenden Ausgaben aus den Einnahmen bestritten werden konnten:

a) für Amortisirung von Anleihen . . . . 3 922 440 fl.
b) für Zurückerstattung des vom Staate gewährten Zuschusses . . . . 1 896 040 „ wodurch diese Schuld von 3 334 429 fl. bis auf 1 438 389 fl. reduzirt ist,
c) für Zuschüsse zu den Reserve- und Erneuerungsfonds . . . . 2 213 564 „

Summa 8 032 044 fl.

während die Dividende allmählich von 2,8 pCt. bis 8,25 pCt. gestiegen ist.

Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug Ende 1884: für die Linie Samarang-Vorstenlanden 7 450 000 fl. und für die Linie Batavia-Buitenzorg 4 000 000 fl., während eine Summe von 4 500 000 fl. an Aktien nicht ausgegeben war.

Von den verschiedenen Anleihen waren emittirt 22 365 000 fl., konvertirt 10 357 360 fl., amortisirt 3 922 440 fl., in Cirkulation 8 085 200 fl.

Der Bestand der Reserve- und Erneuerungsfonds betrug 2 213 564 fl. Am Ende 1883 betrugen die von dem Staat gewährten Vorschüsse 1 891 968 fl. und am Schlusse des Jahres 1884 war dieser Betrag bis auf 1 438 389 fl. reduzirt.

Die Baurechnung betrug für die Linie Samarang-Vorstenlanden 19 506 225 fl. und für die Linie Batavia-Buitenzorg 3 690 433 fl.

Am 24. Mai 1884 wurde die Linie Samarang-Vorstenlanden an die am selbigen Tage eröffnete Staatsbahn Solo-Soerabaya angeschlossen und wurde damit der regelmässige Personen- und Güterverkehr mit den östlichen Staatsbahnlinien eröffnet.

Nachdem am 17. Mai 1884 durch die Eröffnung der Strecke Tjandjoer-Bandong die Verbindung der Linie Batavia-Buitenzorg mit der Hauptstadt Bandong der Residenz Preanger Regentschappen zu Stande gekommen, wurde am 10. September auch die Strecke Bandong-Tjitjalenka dem öffentlichen Verkehre übergeben. Infolge des Anschlusses der Preanger Regentschappen betrugen die Gesammteinnahmen der Linie Batavia-Buitenzorg in 1884 13 455 fl. mehr als in 1883, obwohl aus dem Personenverkehr 39 638 fl. weniger vereinnahmt wurde.

Von den täglich zwischen Batavia und Buitenzorg in jeder Richtung fahrenden zwei Schnellzügen und drei gemischten Zügen haben ein Schnellzug und ein gemischter Zug in jeder Richtung Anschluss an die Züge der Linie Buitenzorg-Preanger Regentschappen.

Auf der 203 km langen Linie Samarang-Vorstenlanden betrugen die Einnahmen: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr in 1884 567 083 (in 1883 514 282) fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 2 473 738 (2 497 657) fl., an Extraordinarien 104 161 (106 010) fl., überhaupt 3 144 982 (3 117 949) fl., pro Kilometer 15 492 (15 359) fl., pro Tagkilometer 42,44 (42,08) fl., pro Zugkilometer 5,86 (7,44) fl.

Die Ausgaben betrugen: Allgemeine Kosten 185 933 (194 375) fl., Bahndienst 389 260 (343 098) fl., Maschinendienst 357 341 (306 429) fl., Betriebsdienst 177 470 (168 458) fl., überhaupt 1 110 004 (1 012 360) fl., pro Jahrkilometer 5 468 (4 987) fl., pro Tagkilometer 14,98 (13,66) fl., pro Zugkilometer 2,06 (2,41) fl.

Der Reinertrag dieser Linie stellt sich sohin auf 2 034 978 fl. Von dieser Summe wurden bestimmt: 125 799 fl. für den Erneuerungsfonds für das Material, 125 799 fl. für den Reservefonds, 125 799 fl. für den Erneuerungsfonds für den Oberbau, 85 000 fl. für den Amortisationsfonds, 1 248 579 fl. wurden dem Staat zugewiesen und 354 001 fl. auf das Gewinn- und Verlustkonto gesetzt.

Auf der Linie Batavia-Buitenzorg, deren Länge 58 km beträgt, wurden vereinnahmt: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr in 1884 352 095 (in 1883 391 922) fl., aus dem Güter- und Viehverker 362 024 (312 156) fl., an Extraordinarien 37 443 (34 029) fl., überhaupt 751 562 (738 107) fl., pro Jahrkilometer 12 958 (12 726) fl., pro Tagkilometer 35,50 (34,86) fl., pro Zugkilometer 3,19 (3,34) fl.

Es wurden verausgabt: Allgemeine Kosten 70 287 (59 586) fl., Bahndienst 72 728 (72 103) fl., Maschinendienst 104 863 (96 304) fl., Betriebsdienst 73 619 (75 604) fl., überhaupt 321 497 (303 598) fl., pro Jahrkilometer 5 543 (5 234) fl., pro Tagkilometer 15,18 (14,34) fl., pro Zugkilometer 1,36 (1,37) fl.

Der Reinertrag betrug demnach 430 065 fl. Von dieser Summe wurden 75 156 fl. auf den Reservefonds und 354 909 fl. auf das Gewinn- und Verlustkonto überwiesen.

An Betriebsmitteln waren vorhanden:

Auf der Linie Samarang-Vorstenlanden: 26 Lokomotiven, 56 Personen-, 19 Gepäck-, 10 Vieh- und 367 Lastwagen.

Auf der Linie Batavia-Buitenzorg: 12 Lokomotiven, 41 Personen-, 8 Gepäck-, 5 Vieh- und 66 Lastwagen. W. C.

Amerikanische Korrespondenz.

Dynamitattentat.

Nach einer Depesche aus Denver, Col., vom 24. Mai wurde auf der Denver und Rio Grande Eisenbahn um 9 Uhr Abends der Versuch gemacht, einen mit Passagieren stark besetzten Expresszug von sieben Wagen durch Anwendung von Dynamit in die Luft zu sprengen. Als derselbe in die Nähe der Union-Station kam, wurden die Passagiere durch eine unter einem sogenannten Einwanderer-Wagen erfolgte heftige Explosion erschreckt. Der Zug wurde so schnell als möglich angehalten und die Untersuchung ergab, dass eine grosse Ladung von Dynamit oder Riesenpulver unter einer Schiene explodirt war. Ein Stück von 17 Zoll Länge aus der Schiene und der Flansch eines Rades unter jenem Wagen waren herausgerissen, die Lokomotive war auch etwas beschädigt und ein tiefes Loch an der Schadensstelle in die Erde gewühlt. Es wird angenommen, dass das Attentat durch strikende Leute vom Bahnpersonal zu dem Zweck unternommen ist, die Lokomotivführer, welche sich ihnen nicht angeschlossen haben, einzuschüchtern. Die Untersuchung ist eingeleitet und die Verwaltung hat eine Belohnung von 1 000 D. auf die Ermittelung der Thäter gesetzt.

Eisenbahnkrieg.

Der seit längerer Zeit in betreff des Personenverkehrs zwischen dem Osten und Westen bestehende verderbliche Krieg scheint, wenigstens in der Hauptsache, vorläufig beendet zu sein. In einer Anfangs Juni in Chicago stattgefundenen Konferenz aller von Chicago nach Osten ausgehenden Bahnen (mit der einzigen Ausnahme der Chicago & Atlantic Bahn) ist beschlossen, die Fahrpreise von Chicago nach Newyork, Philadelphia, Baltimore und Washington auf 17 D. für I. und 13 D. für II. Klasse; nach Boston auf 19 resp. 15 D. sofort zu erhöhen. Dabei ist festgesetzt, dass die Newyork Central und die West Shore Bahn ihren Newyork-Buffalo Billets eine so kurze Gültigkeitsdauer geben sollen, dass deren Gebrauch in Verbindung mit den Buffalo-Chicago Billets (welche vereint einen geringeren Preis als die direkten Billets ergeben würden) für den Durchgangsverkehr gehindert werde. Die neuen Durchgangspreise sind wie angegeben normirt, um denen der sog. Nickel-Plate Linie gleichzukommen, jedoch hat man vereinbart, dass die ersteren ohne Rücksicht auf die etwaigen ferneren Ermässigungen dieser Linie festgehalten werden sollen. Die Pensylvania Bahn hat aber einen frischen, fröhlichen Krieg angekündigt, sobald irgend eine der betheiligten Bahnen es unternehmen sollte, eine Unterbietung der offiziellen Preise durch die Scalpers zuzulassen.

Ob die obigen Abmachungen sich auch auf den Verkehr vom Osten nach dem Westen beziehen, erscheint uns bis jetzt zweifelhaft.

Gesetzgebung.

Im Staate Connecticut ist jetzt, nach ziemlich langen Debatten, ein Gesetz, die sog. short-haul bill, in Kraft getreten, wonach keine der dortigen Bahnen für den Transport von Gütern nach einer ihrer Stationen eine höhere Fracht erheben darf als zu irgend einer Zeit für den Transport der gleichen Quantität gleichartiger Güter von denselben Ausgangsstationen und unter ähnlichen Verhältnissen nach einer weiter entfernten Station derselben Richtung erhoben worden ist. Zwei oder mehrere verbundene Bahnen werden in dieser Beziehung wie eine einzige angesehen. Bei der Vergleichung der erhobenen Summen werden die Lokalspesen eingerechnet.

Bei Uebertretungen ist von der schuldigen Bahn der dadurch entstandene Schaden zu ersetzen und eine Strafe von 200 D. (ca. 800 M.) für jeden einzelnen Fall zu zahlen. Verjährung tritt nach einer Frist von einem Jahre ein.

Strike auf der Kentucky-Centralbahn.

Das Güterzug-Fahrpersonal dieser Bahn legte die Arbeit am 1. Juni nieder mit dem Verlangen, dass die von der Verwaltung angeordnete Herabsetzung des Einkommens um 10 pCt. zurückgenommen und der 2 Monate in Rückstand befindliche Lohn gezahlt werde. Da die Gesellschaft hierauf nicht einging, so ist der gesammte Güterverkehr der Bahn eingestellt. Auf die Personenzüge ist die Störung vorläufig nicht ausgedehnt. H.

Strafrecht.

v. O. **Wer haftet als Waarenführer für die Unverletztheit eines zollamtlichen Verschlusses, wenn Waaren unverzollt auf der Eisenbahn einer Hebestelle zur zollamtlichen Abfertigung zugeführt werden?** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach dem im angefochtenen Urtheile für erwiesen erachteten Thatbestande hat der Bodenmeister G. bei der am 24. November 1882 seinerseits erfolgten Uebernahme des von Köln angekommenen Eisenbahn-Güterwagens Hannover 8274 festgestellt, dass an dem im Wagen befindlichen Korbe Schaumwein No. 42127, welcher zu dem Begleitschein I C. No. 1296 d. d. Köln d. 17 November 1883 gehörte und auf das Hauptsteueramt nach Posen überwiesen war, der zollamtliche Verschluss verletzt war. Die Verwiegung des Korbes ergab ein Manko von 3 kg, die Revision das Vorhandensein von 57 Flaschen Schaumwein und drei leeren Strohhälsen, während nach Inhalt des Frachtbriefes der Korb 60 Flaschen Schaumwein enthalten sollte. Der Güterwagen Hannover 8274 ist mit gut erhaltenem eisenbahnamtlichen Verschlusse von Station Deutzerfeld in Berlin angekommen und auf dem Lehrter Bahnhof daselbst in diesem Zustande nebst den übrigen Güterwagen des Zuges und den Begleitpapieren, insbesondere dem Begleitscheine I. C. 1296 d. d. Köln den 17. November 1883 von dem Angeklagten M., welcher von Stendal ab den fraglichen Zug als Waarenführer begleitet und namentlich den in Rede stehenden Wagen geführt hat, dem Eisenbahnassistenten D. (im ersten Urtheile als Stationsassistent, vom Angeklagten aber als Güterexpeditions-Assistent bezeichnet) übergeben worden. Dieser hat dem Angeklagten über den richtigen Empfang vorbehaltlos quittirt. Weil sich durch die stattgehabten Ermittelungen nur habe feststellen lassen, dass der zollamtliche Verschluss jenes Korbes bei dem Oeffnen des bezeichneten Eisenbahnwagens auf dem Güterbahnhofe von St. Gereon in Köln, auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln und später in Deutzerfeld unverletzt gewesen sei, und von dieser Station ab eine Eröffnung des Wagens nicht mehr stattgefunden habe, weil ferner der Beweis, dass die Verschlussverletzung durch einen unverschuldeten Zufall herbeigeführt worden, nicht erbracht, und weil endlich nicht ermittelt sei, von wem die Beraubung des Zuges ausgeführt worden, hat der Königliche Provinzial-Steuerdirektor zu Berlin durch Strafbescheid vom 18. September 1884 den Angeklagten auf Grund des § 151 Ver.-Zollges. vom 1. Juli 1869 wegen Verletzung eines amtlichen Waarenverschlusses zu einer Geldstrafe von 3 *M.* verurtheilt und auf Grund des § 153 das. die Königl. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnverwaltung für subsidarisch haftpflichtig erklärt. Nachdem auf gerichtliche Entscheidung angetragen worden, hat die Strafkammer den Angeklagten freigesprochen, indem sie ausführt: Nach dem auf dem Lehrter Bahnhofe zu Berlin üblichen Geschäftsgange erfolge die Eröffnung und Entladung der unter eisenbahnamtlichen Verschlusse auf dem Bahnhofe ankommenden Eisenbahn-Güterwagen keineswegs sofort nach dem Eintreffen dieser Wagen auf dem Bahnhofe und ihrer Uebergabe seitens des Waarenführers an die Güterverwaltung des Bahnhofes; bevor nach der Uebernahme der eingetroffenen Wagen die Oeffnung und Entladung derselben geschehe, finde nämlich eine Auflösung des Eisenbahnzuges auf dem Bahnhofe statt; es werden zunächst die einzelnen Güterwagen des Zuges nach denjenigen Güterschuppen, vor welchen ihre Oeffnung und Entladung geschehen solle, transportirt oder wenigstens auf die hierzu bestimmten Gleise überführt; dieses Geschäft nehme einen längeren Zeitraum in Anspruch, so dass regelmässig mehrere Stunden nach dem Eintreffen der Wagen auf dem Bahnhofe und der Uebernahme derselben seitens der Bahnhofsverwaltung vergehen, ehe die Oeffnung und Entladung vorgenommen werde; in dieser Weise sei auch bei dem Zuge, in welchem sich der von dem Angeklagten geführte Wagen Hannover 8274 befunden habe, verfahren; von der Uebergabe dieses Wagens seitens des Angeklagten an den D. und der durch letzteren erfolgten Uebernahme des Wagens bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die Oeffnung und Entladung des Wagens und die Entdeckung der Verschlussverletzung des im Wagen befindlichen Korbes durch den Bodenmeister H. erfolgte, sei mindestens eine Stunde verflossen, während welcher Zeit sich der Wagen und die in demselben enthaltenen Waaren nicht mehr im Gewahrsam des Angeklagten befunden haben; da sonach die Möglichkeit vorliege, dass während dieses Zeitraums die Verschlussverletzung q. bewirkt worden sei und da andererseits ein Beweis dafür, dass diese Verschlussverletzung vor der Uebergabe des Transports an den Stationsassistenten D. bestanden habe, nicht erbracht sei, so könne als feststehend nicht erachtet werden, dass Angeklagter der nach § 44 Abs. 2 a. a. O. ihm als Waarenführer obliegenden Verpflichtung, den zollamtlichen Verschluss des Korbes No. 42127 unverletzt zu erhalten, nicht genügt habe. Die Revision rügt nun die Verletzung der §§ 44 Abs. 2, 151 Ver.-Zollges.'s sowie des § 31 des Begleitschein-Regulativs, welches vom Bundesrathe des Zollvereins auf Grund des § 58 Ver.-Zollges. beschlossen und durch Circ.-Rescr. des Preuss. Finanzministers vom 23. Dezember 1868 den Preuss. Zoll- und Steuerbehörden mitgetheilt ist. Dem Angriffe konnte jedoch keine Folge gegeben werden. Sollen vom Auslande eingehende Waaren unverzollt einer Zoll-Hebestelle im Innern überwiesen werden und tritt in solchem Falle zollamtlicher Verschluss der Waaren und die Ertheilung eines Begleitscheins I ein (§ 41 Ver.-Zollges.), so hat der Waarenführer die Waaren unverändert ihrer Bestimmung zuzuführen und dem Amte, von welchem die Schlussabfertigung zu bewirken ist, unter Vorlegung des Begleitscheines zu gestellen und bis dahin den amtlichen Verschluss unverletzt zu erhalten (§ 44 Abs. 2). Hat eine Verletzung des amtlichen Waarenverschlusses stattgefunden, so trifft den Waarenführer eine Ordnungsstrafe, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass die Verletzung durch einen unverschuldeten Zufall entstanden ist. Gewerbetreibende haften dann für ihre Diener, Lehrlinge etc., Eisenbahnverwaltungen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften für ihre Angestellten und Bevollmächtigten rücksichtlich der Geldbussen, Zollgefälle und Prozesskosten, in welche die von ihnen zu vertretenden Personen verurtheilt werden (§ 158 das.). Aus diesen Bestimmungen ergibt sich allerdings, dass den Wagenführer die Ordnungsstrafe auch dann treffen kann, wenn er, wie die Revision anerkennt, die Verletzung des zollamtlichen Verschlusses weder vorsätzlich noch aus Fahrlässigkeit verursacht hat; denn das Gesetz erfordert nicht den Nachweis einer Verschuldung auf Seiten des Waarenführers, sondern macht ihn ohne weiteres für die Verletzung des Waarenverschlusses verantwortlich, falls nicht nachgewiesen wird, dass die Verletzung durch einen unverschuldeten Zufall entstanden ist. Aus dem angefochtenen Urtheile ist aber nicht zu entnehmen, dass die Strafkammer von einer entgegenstehenden Auffassung ausgehe; die Freisprechung beruht vielmehr auf der Annahme, dass, wenn an Transporten nach einander verschiedene Waarenführer betheiligt seien, die Zollbehörde sich nur an den letzten zu halten habe und als solcher der Angeklagte nicht anzusehen sei. Dass die Ordnungsstrafe nur den letzten Waarenführer treffen kann, nimmt auch die Revision an, denn im § 13 ist allgemein der Grundsatz ausgesprochen, dass zur Entrichtung des Zolles dem Staate gegenüber derjenige verpflichtet ist, welcher zur Zeit, wo der Zoll zu entrichten, Inhaber (natürlicher Besitzer) des zollpflichtigen Gegenstandes ist. Tritt darnach im gewöhnlichen Landfrachtverkehre ein anderer Frachtfuhrmann an die Stelle des früheren, so trifft eine aus § 151 zu verhängende Ordnungsstrafe den neu eingetretenen Fuhrmann, während der frühere nur aus den §§ 135 und 136 bestraft werden kann, wenn er sich einer Zollhinterziehung schuldig gemacht hat. Das Gleiche gilt nach § 72 a. a. O. auch für die Waareneinfuhr auf den Eisenbahnen, nur dass hier stets nur Bevollmächtigte der Eisenbahnverwaltung als Waarenführer in Betracht kommen können. Demgemäss enthält auch § 31 des Begleitscheinregulativs folgende Bestimmungen: der Waarenführer hat die mit Begleitschein I abgefertigten Waaren unverändert ihrer Bestimmung zuzuführen und dem Amte, von welchem die Schlussabfertigung zu bewirken ist, unter Vorlegung des Begleitscheins zuzustellen, auch bis dahin den etwa angelegten amtlichen Verschluss zu erhalten (§ 44 Ver.-Zollges.). — Wenn an einem Transporte nach einander verschiedene Waarenführer betheiligt sind, so geht die angegebene Verpflichtung zur Vorführung der Waaren und Vorlegung des Begleitscheines auf den letzten Waarenführer über. — Für die Frage, wer als letzter Waarenführer anzusehen ist, kann nur der Zeitpunkt der Entdeckung massgebend sein. — Im Eisenbahnverkehr hat nach dem dargelegten Grundsatze derjenige Angestellte die Funktion eines Waarenführers, welcher Namens der Eisenbahnverwaltung den Gegenstand des Transports in seinem Gewahrsam hat. Sind an einem Eisenbahntransporte nach einander verschiedene Bevollmächtigte der Bahnverwaltung betheiligt, so trägt der Waarenführer für die Unverletztheit des zollamtlichen Verschlusses auf so lange die Verantwortlichkeit, als er nicht den Bestimmungen der Eisenbahnverwaltung gemäss die Waare einem anderen bevollmächtigten Waarenführer übergeben oder dem Zollamte zugeführt hat. Eine nähere Bezeichnung dieser haftbaren Personen enthält weder das Zollgesetz, noch das Begleitscheinregulativ, noch das Regulativ für die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransportes auf den Eisenbahnen; das letztgenannte Regulativ spricht nur von dem „Zugführer und den sonstigen Bevollmächtigten der Eisenbahnverwaltung" (§ 21 Abs. 2; § 27 Abs. 2; § 33). Daraus ergibt sich, dass für § 151 Ver.-Zollges. in jedem einzelnen Falle zu prüfen ist, welcher der Eisenbahnangestellten nach der von der Bahnverwaltung generell oder speziell getroffenen Anordnung im entscheidenden Zeitpunkte als Bevollmächtigter der Eisenbahnverwaltung den Gewahrsam an den zollpflichtigen Gegenständen hatte. Nach der Feststellung des ersten Richters hatte der Angeklagte zur Zeit der Entdeckung der Verletzung des Waarenverschlusses den Gewahrsam des in Rede stehenden Korbes Schaumwein bereits an einen anderen Waarenführer und Bevollmächtigten der Eisenbahnverwaltung übertragen; denn er hatte gemäss der auf dem Bahnhofe bestehenden Einrichtung den Wagen, in welchem sich der Korb befand, nebst den Begleitpapieren, insbesondere auch

dem auf den Korb bezüglichen Begleitscheine I, dem Eisenbahnassistenten D. gegen eine von diesem vorbehaltlos ausgestellte Quittung übergeben, und an Stelle des Angeklagten war so D. kraft Auftrages der Eisenbahnverwaltung als Waarenführer getreten. Ob der erste Richter bei diesen Annahmen von einem thatsächlichen Irrthume befangen war, kann hier nicht nachgeprüft werden (§ 376 R.-Str.-Pr.-O.), die rechtliche Unterlage seines Schlusses erweist sich als nicht anfechtbar. — Die Revision stellt nun zwar den Grundsatz auf, dass der Packmeister die Verantwortung für die Unversehrtheit des zollamtlichen Verschlusses so lange zu tragen habe, bis die Waare seitens eines anderen Packmeisters oder eines Bodenmeisters übernommen sei. Einen solchen Grundsatz stellen aber weder das Gesetz noch die bezeichneten Regulative auf. Es ist auch kein innerer Grund abzusehen, weshalb einem Packmeister als Waarenführer keine andere Person als ein anderer Packmeister oder ein Bodenmeister substituirt werden dürfte. Zur Begründung ihrer Ansicht beruft sich die Revision lediglich auf die Erkenntnisse des früheren Preussischen Obertribunals vom 20. April und 30. Oktober 1857, welche auf Grund der im wesentlichen mit dem Vereinszollgesetze übereinstimmenden Vorschriften der § 6 No. 1 a, § 9, § 19 a des Preuss. Zollstrafges. vom 23. Januar 1838 ergangen sind. Diese Entscheidungen berühren aber garnicht die Frage, wann die Verpflichtung des Waarenführers, den zollamtlichen Verschluss unverletzt zu erhalten, aufhört." (Erk. des II. Strafsenats des Reichsgerichts vom 17. Februar 1885 wider M. Reg. 276/85; Entscheid. Bd. XII S. 11 ff.).

Haftpflicht.

v. O. **Der Betriebsunternehmer hat die Arbeiter auf die besonderen Gefahren des betr. Betriebes hinzuweisen** (§ 1 Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871). Aus den Entscheidungsgründen: „Nach der Feststellung des Berufungsrichters hat der Kläger, als er beider Fortbewegung des Eisenbahnwagens zu Fall kam, vorn am Buffer des Wagens und innerhalb der Gleise gehend, geschoben. Es ist zwar anerkannt, dass der erhobene Anspruch an sich nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes begründet, auch nach der Sachlage liquide ist; derselbe ist jedoch durch die von der Verklagten vorgeschützte Einrede des eigenen Verschuldens des Klägers für elidirt erachtet. Nach Annahme des Richters hat es zur Erkennung der Gefährlichkeit des Schiebens in der festgestellten Art für den Kläger keiner langen Ueberlegung bedurft, zumal derselbe schon seit über sechs Monaten auf dem Werke der Beklagten und meistentheils beim Fortbewegen der Lowrys beschäftigt gewesen ist. Für bedeutungslos ist daher auch erachtet, dass die Beklagte die Erlassung eines Verbotes, betr. das Schieben in der zu Frage stehenden Art und die Kenntniss des Klägers von einem solchen Verbote nicht bewiesen hat. Der Berufungsrichter führt in seinen Gründen aus, dass die Gefährlichkeit des Betriebes auf den Schienenwagen eine gleich grosse ist, wie bei den für den allgemeinen Personen- oder Güterverkehr bestimmten Eisenbahnanlagen.

Erachtet der Berufungsrichter aus diesem Grunde mit Recht die Anlage der Beklagten für eine Eisenbahn im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, so liegt es in der Konsequenz dieser Annahme, dass der Beklagten als Betriebsunternehmerin ihren Arbeitern gegenüber dieselben Pflichten zur thunlichsten Vermeidung von Unglücksfällen aus der Gefährlichkeit des Betriebes obliegen, wie solche für die Betriebsleitungen der allgemeinen Eisenbahnen gegenüber den Arbeitern schon aus dem Dienstvertrage bestehen. Es kann nun keinem Zweifel unterliegen, dass eine Betriebsleitung die ihr obliegende Sorge thunlichster Sicherstellung ihrer Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit verletzt, wenn sie es unterlässt, die Arbeiter auf die besonderen Gefahren des Betriebes hinzuweisen. In der That werden auch wohl überall bei allgemeinen Eisenbahnen die Arbeiter mit Dienstinstruktionen oder Dienstanweisungen versehen, welche zugleich bestimmt sind, die Arbeiter gegen die einzelnen Dienstzweigen eigenen Gefahren durch bestimmte Anweisungen über die Verrichtung der Arbeit, beziehungsweise durch Verbote gewisser Handlungen thunlichst zu schützen. Die Beklagte hat nun nicht nachweisen können, dass sie für den Betrieb auf ihren Schienenwegen Anweisungen an die Arbeiter erlassen, Vorschriften für die Fortbewegung von Eisenbahnwagen aufgestellt und insbesondere verboten hat, Wagen in der festgestellten Weise zu schieben. Es ist nicht erwiesen, dass durch Anschlag oder durch eine mitgetheilte Dienstinstruktion ein entsprechendes Verbot erlassen ist. Die Beklagte trifft hiernach der Vorwurf, dass sie nicht in der Weise für ihre Arbeiter gesorgt hat, wie es die Pflicht einer Betriebsleitung ist. Erwägt man, dass bei der Fortbewegung eines Eisenbahnwagens auf dem Schienengleise aus der Arbeit selbst doch nicht eine unmittelbare Gefahr des Stürzens folgt, so hält sich die Fahrlässigkeit des Arbeiters, welcher die Möglichkeit des Stürzens aus anderen Ursachen nicht ins Auge fasst und beim Anfassen des Wagens einen Platz wählt, an welchem er beim Fallen mit Wahrscheinlichkeit zu Schaden kommen wird, innerhalb des Kreises der Unvorsichtigkeiten, welche dem gewöhnlichen Arbeiter theils wegen Mangel an Ueberlegung, theils wegen seiner Vertrautheit mit der Gefahr eigen ist. Mit solchen Unvorsichtigkeiten soll aber eine Betriebsleitung rechnen." (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 17. Oktober 1884. Dr. Blum, Urtheile und Annal. Bd. I S. 97 f.)

---

v. O. **Der Grundsatz, dass die Einrede der Selbstverschuldung (§ 1 R.-H.-G. v. 7. Juni 1871) unzulässig sei, wenn der Arbeiter ein von der Bahnverwaltung erlassenes Verbot unter Duldung der Gestattung seines Vorgesetzten überschreitet, ist auch auf Bahnmeister anwendbar.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter hat thatsächlich festgestellt, dass von den Vorgesetzten des Erblassers der Kläger, und namentlich von dem Baurath V. zu Emden gestattet worden sei, dass die Bahnmeisterwagen durch Segelkraft fortbewegt wurden, sowie dass diese Art der Bewegung das Aufsitzen der Arbeiter, welche den Wagen begleiten, nothwendig mache. Wenngleich nun dieses Aufsitzen von Arbeitern und eben damit auch die Anwendung von Segeln zur Fortbewegung von Bahnmeisterwagen gegen die Verfügung des Eisenbahn-Betriebsamtes vom 13. Juni 1881 verstossen hat, so ist doch nach den Grundsätzen des Reichsgesetzes daraus die Einrede der Selbstverschuldung auf Seiten des Verunglückten nicht abzuleiten, weil sein Verfahren auf die thatsächliche Duldung und Gestattung seiner Vorgesetzten zurückzuführen ist und hierdurch gedeckt wird. Dass es sich im vorliegenden Falle nicht um einen Arbeiter oder einen der untersten Funktionäre des Eisenbahndienstes, sondern um einen Bahnmeister handelt, kann der Anwendung der gedachten Grundsätze nicht im Wege stehen. Das denselben zum Grunde liegende Prinzip, dass ein von den leitenden Behörden erlassenes Verbot seine Bedeutung verliert, wenn auf Aufrechterhaltung desselben nicht geachtet wird, beschränkt sich keineswegs auf die niedrigsten Kategorien des Dienstes, es trifft auch auf weitere Kreise zu und muss ohne Zweifel zur Geltung kommen, wenn, wie im gegenwärtigen Falle, ein das Verhalten der Bahnmeister innerhalb einer gewissen Bahnlinie regelndes, von dem vorgesetzten Betriebsamt erlassenes Verbot allgemein und unter thatsächlicher Billigung der aufsichtsführenden Beamten ausser Acht gelassen worden ist. Es hat deshalb der vorige Richter mit Recht dem Verunglückten einen Vorwurf daraus nicht gemacht, dass er sich eines Segels bedient und das Sitzen der Arbeiter auf dem Bahnmeisterwagen gestattet hat, er hat aber auch weiter angenommen, dass ihn der Vorwurf einer übertriebenen Beschleunigung der Bewegung des Wagens nicht treffe." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 3. Januar 1885 in S. R. zu L. wider den Pr. Eisenbahnfiskus; Dr. Blum, Urtheile u. Annalen Bd. I S. 289 f.).

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. Juli d. J. wird die neu erbaute Strecke Rothe Erde-Montjoie unter Einführung des untenstehenden Fahrplans dem Betriebe übergeben.

Von der Betriebseröffnung ab findet unter den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Beförderung von Personen in 2. und 3. Wagenklasse, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Brand, Corneli-Münster, Walheim, Raeren, Rötgen, Lammersdorf, Conzen und Montjoie statt.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Fahrplan:

		Vm.	Mttg.	Ab.
Aachen Rh.	Abf.	7.16	12.—	7. 2
Rothe Erde	„	7.22	12. 6	7. 8
Brand	„	7.36	12.20	7.22
Corneli-Münster	„	7.48	12.32	7.34
Walheim	„	7.59	12.43	7.45
Raeren	„	8.14	12.58	8.—
Rötgen	„	8.35	1.19	8.21
Lammersdorf	„	9.—	1.43	8 46
Conzen	„	9.12	1.55	8.58
Montjoie	Ank.	9.23	2. 6	9. 9

		Vm.	Nm.	Ab.
Montjoie	Abf.	6.37	2.38	6.54
Conzen	„	6.49	2.50	7. 6
Lammersdorf	„	7. 1	3. 2	7.18
Rötgen	„	7.22	3.23	7 38
Raeren	„	7.43	3.44	7.59
Walheim	„	7.58	3.59	8.14
Corneli-Münster	„	8. 9	4.10	8.25
Brand	„	8.22	4.22	8.38
Rothe Erde	„	8.36	4.36	8.52
Aachen Rh.	Ank.	8.41	4.41	8.57

Die Züge gehen ab bezw. bis Aachen Rh.

Köln, den 24. Juni 1885. (1366)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

II. Fahrplanbekanntmachungen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Infolge Veränderung des Fahrplans der Ostholsteinischen Eisenbahn tritt am 1. Juli d. J. nachstehender Fahrplan für die Eutin-Lübecker Eisenbahn in Kraft:

		Mg.	Mg.	Nm.	Ab.
Eutin	Abf.	5.50	9.55	2.15	6.20
Ottendorf	„	6. 4	—	2.30	6.33
Gleschendorf	„	6.13	10.13	2.40	6.40
Pansdorf	„	6.24	10.24	2.55	6.51
Schwartau	„	6 38	10.35	3.10	7. 4
Lübeck	Ank.	6.50	10.45	3.20	7.16

		Mg.	Vm.	Nm.	Ab.
Lübeck	Abf.	8.25	11.30	4.25	9, 5
Schwartau	„	8.35	11.40	4.36	9.17
Pansdorf	„	8 51	11.55	4.47	9.30
Gleschendorf	„	9. 5	12.10	4.58	9.43
Ottendorf	„	9.10	12.20	—	9.50
Eutin	Ank.	9.25	12.35	5.15	10. 5

Ausserdem werden bis auf weiteres an allen Sonntagen folgende Extrapersonenzüge abgelassen werden:

ab Lübeck . . . . . . 3.— Nachm.
an Schwartau . . . . . 3.10 „

ab Schwartau . . . . . 7.55 Abends
in Lübeck . . . . . . 8. 5 „

ab Lübeck . . . . . . 6.55 Abends
„ Schwartau . . . . . 7. 5 „
„ Pansdorf . . . . . . 7.15 „
„ Gleschendorf . . . . 7.28 „
in Eutin . . . . 7.45 „
zum Anschluss an einen Extrapersonenzug nach Kiel und Neumünster.

ab Eutin . . . . 10,20 Abends nach Eintreffen des letzten fahrplanmässigen Zuges von Kiel und Neumünster.
„ Gleschendorf . . . . 10.40 Abends
„ Pansdorf . . . . . 10.50 „
„ Schwartau . . . . . 11. 5 „
in Lübeck . . . . . . 11.15 „

Lübeck, den 17. Juni 1885. Der Verwaltungsrath. (1367H&V)

III. Verkehrsstörungen.

Königl. Ungarische Staats-Eisenbahnen. Wegen Hochwasser ist auf der Linie Predeal-Plojesti der Rumänischen Eisenbahnen der Personen-, Gepäck- und Güterverkehr seit 24. Juni bis auf Weiteres eingestellt.

Voraussichtliche Dauer der Unterbrechung für den Gesammt-Güterverkehr sieben Tage. Personen- und Gepäckverkehr dürfte mittelst Umsteigen resp. Uebertragen wahrscheinlich am 27. Juni a. c. eröffnet werden.

Budapest, am 26. Juni 1885. (1368)
Die Direktion.

IV. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli dieses Jahres wird die Station Soyen der Bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Februar 1884 aufgenommen und auf Seite 30 des Tarifs zwischen den Stationsnamen Sonthofen und Spalt mit dem Theilfrachtsatze des Schnittpunktes I von 1,20 ℳ pro 100 kg nachgetragen.

Köln, den 27. Juni 1885. (1369)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachtrag I zu den Vergünstigungen für den **Güterumschlag in Dresden** während der Elbschifffahrts-Periode 1885 gelangt am 15. Juli ds. Js. zur Einführung und sind Exemplare desselben durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung zu beziehen.

Dresden, am 27. Juni 1885. (1370)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Juli, als dem Tage der Eröffnung der Station **Ilversgehofen** des Nordhausen-Erfurter Eisenbahn für den Güterverkehr, wird die genannte Station in den Böhmischen Braunkohlen-Verkehr nach Deutschland via Bodenbach/Tetschen resp. Moldau, Reitzenhain und Franzensbad einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 26. Juni 1885. (1371)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. August 1885 treten die im **Ost-Westdeutschen Verbands-Gütertarif** vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen enthaltenen direkten Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausser Kraft.

Hannover, den 25. Juni 1885. (1372)
Königliche Eisenbahn-Direktion Hannover, Namens der Verbandsverwaltungen.

Die Gebühr für die Auslieferung der mit direkten Frachtbriefen aus Russland eingehenden Gütersendungen an die Inhaber der Russischen Duplikatfrachtbriefe wird vom 1. Juli 1885 ab für den diesseitigen Bezirk von 2 ℳ auf 0,50 ℳ pro 10 000 kg ermässigt.

Bromberg, den 23. Juni 1885. (1373J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Nach den Stationen Rogau, Zobten und Ströbel des Direktionsbezirks Breslau kommen vom Tage der Eröffnung derselben (1. Juli d. J.) ab direkte Frachtsätze für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes zur Einführung. Die Höhe derselben kann durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz erfahren werden.

Berlin, den 24. Juni 1885. (1374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1885 gelangt zum **Lokal-Gütertarif** des Eisenbahn-Direktionsbezirks (linksrheinischen) Köln vom 1. August 1884 der Nachtrag III zur Ausgabe.

Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die an der Strecke Rothe Erde-Montjoie gelegene Station Conzen und ist bei sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 1. Juli 1885. (1375)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 1. Juli cr. tritt der Nachtrag I zum **Staatsbahn-Verband-Gütertarif Bromberg-Breslau** in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Die Aenderung der Vorbemerkung 2 zum Kilometerzeiger;

b) Die Einbeziehung der Grenzstation Dzieditz des Direktionsbezirks Breslau für den Transitverkehr;

c) Aufnahme der neu eröffneten Stationen der Strecke Allenstein-Kobbelbude des Direktionsbezirks Bromberg;

d) Aenderung des Kilometerzeigers;

e) Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Getreide etc. zwischen den neu zu eröffnenden Stationen der sub c bezeichneten Stationen und Posen;

f) Aenderung der Kilometer-Tariftabelle D des Ausnahmetarifs 5 für Holz des Spezialtarifs II und der Bemerkung zu derselben;

g) Uebernahme der Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Eisenwaaren etc., Eisen façonnirt etc. und Holz des Spezialtarifs II für die Gemeinschaftsstationen Cüstriner-Vorstadt, Gnesen und Kreuz aus dem Lokal-Gütertarif Breslau in den Verbandtarif;

h) Das Inkrafttreten eines Ausnahmefrachtsatzes für gemahlenes Steinsalz von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Sosnowice transito;

i) Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Flachs und Hanf im Verkehre mit Breslau Oberschl. Bahnhof.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit den zu eröffnenden Stationen Golmkau und Schöneck der Strecke Hohenstein-Berent treten erst mit dem Tage der, voraussichtlich am 1. August cr. stattfindenden Betriebseröffnung, die durch die Aenderungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmefrachtsätze für Flachs eintretenden Erhöhungen mit dem 15. August cr. in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrags sind durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 16. Juni 1885. (1376 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarif vom 1. Juni 1882 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Ostseeverbande** tritt der Nachtrag VIII, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, am 1. Juli cr. resp. soweit die qu. neuen Bestimmungen Erhöhungen im Gefolge haben, am 15. August cr. in Kraft. Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Altona, den 20. Juni 1885. (1377)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland via Brenner. Auf Seite 10 des Ausnahmetarifs für die Beförderung in Eilfracht von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland via Brenner-Kufstein, giltig ab 6. September 1882, ist die Station Ala nebst dem für dieselbe in Serie a enthaltenen Frachtsatze von 73,50 Francs per Tonne zu streichen.

München, den 22. Juni 1885. (1378)
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten.
Betriebsabtheilung.
gez. v. Hocheder. gez. v. Schamberger.

Weichsel-Eisenbahnverband. Mit dem 6. Juni/25. Mai cr. sind neue Spezial-Exporttarife für Getreide etc. von der Charkow-Nikolajew- und Jekaterinen-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft getreten, durch welche die bisherigen Frachtsätze ermässigt werden. Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 25. Juni 1885. (1379 J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verbandverwaltungen.

Am 20. Juli d. J. kommt zum **Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbandtarif** Theil II Heft 1, 2 und 3 vom 15. April 1885 ein Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält die Aufnahme von Wien Lagerhaus, Aufnahme der Station Klettendorf im Verkehr mit Wien für Güter des Spezialtarifs III, Erweiterung der Ausnahmetarife No. 11A für Steine etc., No. 17 für Eisen etc., No. 18 für Eisenerze etc. des Hefts 1 und No. 4 für Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen des Hefts 2, Aufnahme eines Ausnahmetarifs für Palmkernöl etc. für Heft 2 und Berichtigungen zu Heft 1, 2 und Nachtrag I vom 15. April 1885. Diejenigen Berichtigungen, welche Erhöhungen enthalten und daher erst am 10. August in Geltung treten, sind im Nachtrag II ersichtlich gemacht. Druckexemplare des Nachtrags II sind bei den bekannten Dienststellen gratis zu haben.

Breslau, den 29. Juni 1885. (1380)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. September d. J. treten die im Staatsbahn-Gütertarif **Elberfeld-Bromberg** vom 1. Mai d. J. und den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausser Kraft.

Elberfeld, den 22. Juni 1885. (1381)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mit dem 1. Juli cr. tritt für den Verkehr von den Staatsbahnstationen Burgsolms, Frankfurt a/M. und Sachsenhausen, Hanau, Höchst, Kastel und Wiesbaden sowie für die Station Frankfurt a/M. (M. N. B.) nach Oderberg und Passau transito für **Güter zum Export nach Rumänien, Serbien und Bulgarien** ein neuer **Tarif** in Kraft.

Die Frachtsätze dieses Tarifs finden nur auf die von den Deutschen Versand-Stationen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der genannten Länder beförderten Güter im Rückvergütungswege und unter Beachtung der im Tarife enthaltenen Kontrolvorschriften Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Versand-Expeditionen. (1382)

Frankfurt a/M., den 25. Juni 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die von uns unterm 10. Mai 1885 erlassene Bekanntmachung, nach welcher die im Staatsbahngütertarif **Frankfurt a/M.-Bromberg** vom 1. Oktober 1883 sowie die in den hierzu erschienenen Nachträgen für die Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn enthaltenen Sätze mit dem 1. Juli cr. ausser Kraft treten sollen, wird hiermit zurückgezogen, so dass fragliche Sätze auch ferner bestehen bleiben.

Frankfurt a/M., den 25. Juni 1885. (1383)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. Juli cr. tritt für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Frankfurt a/M. und Berlin** ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, durch welchen der Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen, soweit der neue Tarif Sätze enthält, aufgehoben wird.

Nähere Mittheilungen ertheilen die betheiligten Expeditionen. (1384)

Frankfurt a/M., den 25. Juni 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Juli d. J. tritt für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Berlin** und **Breslau** ein neuer Tarif in Kraft.

Durch diesen Tarif werden die Bestimmungen und Beförderungspreise aufgehoben:

1. des direkten Viehverkehrs zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 1. April 1878;
2. des Tarifs für die direkte Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen der Oberschlesischen und Berlin-Stettiner Eisenbahn vom 1. Oktober 1880;
3. des direkten Viehverkehrs zwischen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Mai 1880;
4. des Posen-Schlesisch-Märkischen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juni 1879 nebst Nachträgen;
5. des Preussisch-Sächsischen Verbandtarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn, sowie der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt andererseits, ferner zwischen Posen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn, sowie Leipzig, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt andererseits vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen;
6. des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bahnstrecken Posen-Inowrazlaw, Posen-Kreuzburg, und Posen-Alt-Boyen einerseits und den Berliner Viehhöfen, sowie Station Berlin Schles. Bahnhof/K. O. Bahnhof andererseits via Frankfurt a/O. vom 1 Januar 1882 nebst Nachträgen;
7. des Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Märkisch-Posener und Posen-Kreuzburger Eisenbahn vom 15. Juni 1878 nebst Nachträgen;
8. des Verbandtarifs der Märkisch-Posener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1878;
9. des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg bezw. Berlin andererseits via Cüstrin vom 1. Dezember 1881 nebst Nachträgen;
10. des Tarifs für die Beförderung von Pferden und sonstigen lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen den Stationen der Posen-Kreuzburger Eisenbahn und Posen M. P. einerseits und den südlich Kreuzburg belegenen Stationen der R. O. U. E. andererseits vom 10. Oktober 1881 nebst Nachträgen;
11. des Schlesisch-Sächsischen Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der O. S. E., R. O. U. E., B. F. E., Mährisch-Schlesischen Central-, Oels-Gnesener und K. N. M. Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahn, Berlin-Dresdener, Berlin-Görlitzer, Berlin-Anhaltischen und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits vom 1. Januar 1882, nebst Nachträgen;

bezüglich der sub 5 und 11 bezeichneten Tarife jedoch nur insoweit, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen denjenigen Stationen enthalten, für welche der vorliegende Tarif Anwendung findet.

Der neue Tarif enthält weitgehende Ermässigungen, dagegen treten Frachterhöhungen bezw. Aufhebungen oder Einschränkungen bestehender direkter Expeditionen nicht ein. — Druckexemplare des neuen Tarifs sind bei den betreffenden Stationskassen zum Preise von 0,20 *M.* zu haben, auch ertheilen die Verband-Stationen nähere Auskunft über denselben.

Breslau, den 17. Juni 1885. (1385)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1 Juli cr. treten zu dem mit 1. Mai cr. neu eingeführten **Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutschen Verbandstarife** einige Berichtigungen und Ergänzungen in Kraft.

Soweit in einzelnen Relationen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Erhöhungen herbeigeführt werden, behalten erstere noch bis 15. August cr. Gültigkeit.

Von dem gleichen Tage ab gelangen ferner für die Beförderung von Cement von Sosnowice (loko und transito) im Transitverkehr nach Russland ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe der neuen Frachtbeträge geben die Verbandstationen und das Verkehrsbüreau der Unterzeichneten Auskunft.

Breslau, den 24. Juni 1885. (1386)
Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im **Schleswig-Holsteinischen Verband-Güterverkehr** gelangen am 1. Juli cr. direkte Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Haltestelle Brokstedt und Stationen der Kiel-Flensburger und Kreis Oldenburger Bahn zur Einführung. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Altona, den 22. Juni 1885. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der Nachtrag 27 und zum diesseitigen Lokal-Vieh- etc. Tarif vom 1. März 1884 der Nachtrag 2 herausgegeben.

Beide vom 1. Juli cr. ab gültige Nachträge, welche verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Tarifsätze und Bestimmungen enthalten, können in den Güterexpeditionen eingesehen, auch daselbst bezogen werden.

Hannover, den 24. Juni 1885. (1388)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Holz bis zu 6,3 m Länge treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Königshan	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 0,62 M.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 24. Juni 1885. (1389)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Albumin (Ei- und Blut-Albumin) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Podgorze	3,37 M.	3,07 M.
Nach Dresden-Elbkai von Podgorze	3,97 „	3,55 „

Die Frachtsätze für Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. Juni 1885. (1390)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide etc. (Ausnahme-Tarif No. 9) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Troppau (K. F. N. B. und M. Sch. C. B.)	1,71 M.
Nach Dresden-Elbkai von Troppau (K. F. N. B. und M. Sch. C. B.)	2,06 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 27. Juni 1885. (1391)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Aus Anlass der bevorstehenden Eröffnung der Eisenbahnstrecke Brünn-Tischnowitz werden nachgenannte Tarifnachträge zur Ausgabe gelangen:

1. Nachtrag XXIII zu den allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport.
2. Nachtrag XV zum Lokaltarife Theil II Heft 3, enthaltend Schnittsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der neuen Strecke Brünn-Tischnowitz und den übrigen gesellschaftlichen Stationen der Oesterreichischen Linien.
3. Nachtrag VIII zum Lokaltarif Theil II Heft 4, enthaltend Frachtsätze für den Lokalverkehr der Brünn-Tischnowitzer Linie.

Exemplare werden in einigen Tagen bei der Verkehrs-Direktion in Wien, I Pestalozzigasse 8, zu beziehen sein. (1392 RM)

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Mit dem 10. Juli cr. tritt der Nachtrag I zum Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn und Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in Kraft. Derselbe enthält direkte Billetpreise zwischen Gr. Sabow und Berlin (Stettiner Bahnhof).

Stettin, den 24. Juni 1885. (1393)
Direktion.

VI. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli cr. fälligen Koupons unserer 4prozentigen Prioritäts-Anleihe I. Emission — Koupons 3 — erfolgt ausser von unserer Hauptkasse hier und von den Billet-Expeditionen unserer Bahn, von der Mitteldeutschen Kreditbank hier, von Herrn Mendelssohn & Co. in Berlin, von der Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank in Frankfurt a/M., von Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, von der Coburg-Gothaischen Kredit-Gesellschaft in Coburg, von Herren Becker & Co. in Leipzig, von der Leipziger Diskonto-Gesellschaft daselbst und von der Filiale der Bank für Handel & Industrie in Frankfurt a/M.

Die auf die Stammaktien pr. 1884 entfallende Dividende ist auf 4 pCt. oder 12 M. — pro Aktie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheines No. 26 **ausser bei den vorgenannten Stellen** auch bei Herrn Jacob Landau und der Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank in Berlin vom 1. Juli cr. an ausgezahlt.

Gleichzeitig bemerken wir

a) dass von unserer $4^1/_2$prozentigen Prioritäts-Anleihe
   1. rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1885
      Abth. B. N. 3737 und Abth. C. 5716,
   2. rückzahlbar und zinslos seit 7. April 1885
      18 Stück Abth. A à 1 500 M., 34 Stück Abth. B à 600 M. und 100 Stück Abth. C à 300 M. } Rest der ganzen Anleihe

   zur Einlösung noch nicht präsentirt,
b) dass zu den Nummern 19077, 23747 und 28783 unserer Stammaktien die Dividendenscheinbogen noch nicht abgehoben, endlich
c) dass die Stammaktien 21541 und 21543 gerichtlich mortifizirt und Duplikate ausgegeben sind.

Meiningen, den 26. Juni 1885. (1394)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli d. J. beginnt die Ausreichung neuer Zinsscheinbogen zu den 4½ pCt. Schleswigschen Prioritäts-Obligationen.

Zur Erlangung dieser Zinsscheinbogen sind die Talons der letzten Zinsscheinbogen zu den genannten Obligationen mit einem arithmetisch geordneten Verzeichnisse nach bestimmtem Formulare einzureichen.

Unsere Hauptkasse in Altona und unsere Betriebskassen in Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg werden die Talons und Verzeichnisse, vom gedachten Tage ab, an jedem Wochentage von 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachmittags entgegennehmen, und wird erstere thunlichst sofort die neuen Zinsscheinbogen ausreichen. Die Betriebskassen geben jedesmal, und die Hauptkasse in den Fällen, wenn die sofortige Ausreichung nicht thunlich ist, dem Einreicher über den Empfang der Talons ein schriftliches Anerkenntniss.

Formulare zu den einzureichenden Verzeichnissen werden vom 30. d. M. ab bei den Ausgabestellen kostenfrei verabfolgt.

Altona, den 21. Juni 1885. (1395)
Königliche Eisenbahndirektion.

VII. Submissionen.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Laufe des II. Halbjahres 1885 und I. Halbjahres 1886 erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke, als:

Klempnerwaaren Pos. 1—4,
Nieten und Schliessen Pos. 5—7,
Sackkarren, Hammerstiele und Rechen Pos. 8—12,
Hefte, Schmirgel- und Sandpapier, Piassavabesen Pos. 13—17,
Bürstenbinderwaaren Pos. 18—33,
Dochte, Garne, Oelkissen, Pappen, Filze und Schwämme Pos. 34—43,

Maschinen-Fabrik Esslingen
in Esslingen (Württemberg).
Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.
Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.
Kühl- u. Eismaschinen nach Ammoniak-Compressions-System Patent Ofenbrück
Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**
Apparate zum Reinigen von Speisewasser Patent Stollwerck
für neue und alte Kessel-Anlagen.
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.
Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

Webwaaren Pos. 44—46,
Gummiwaaren Pos. 47—58
soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der vorstehend angegebenen Gegenstände liegen an der unterzeichneten Verwaltungsstelle zur Einsicht aus, können aber auch auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen von derselben Stelle bezogen werden, bei welcher auch die Lieferungsangebote bis zum

13. Juli dieses Jahres
Vormittags 9 Uhr
abzugeben sind.

Chemnitz, den 26. Juni 1885. (1396 JD)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von:
1. 2 dreiachsigen Normal-Tender-Lokomotiven für Nebenbahnen à 5 tons Raddruck nebst Reservetheilen,
2. 4 kombinirten Post- und Gepäckwagen von 4,5 m Radstand

soll vergeben werden.

Bedingungen können zu je 2 ℳ ad 1 und 2 von dem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Anerbieten sind bis zum 6. Juli cr. mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven bezw. Wagen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48, hier einzureichen, deren Eröffnung am 7. Juli cr. Vormittags 11 Uhr in dem genannten Büreau erfolgt.

Köln, den 18. Juni 1885. (1397)

Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

VIII. Bilanzen.

Bilanz der Werra-Eisenbahngesellschaft pro 1884.

Aktiva.

No.		ℳ	₰
1	Haupt- u. Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	27 788 992	10
2	Bahnstrecke Coburg bis Bayerische Grenze	1 923 755	10
3	Materialienbestände	265 909	86
4	Baarbestände bei Banken, Hauptkasse und Expeditionen	1 395 095	43
5	Bestände an Effekten und Immobilien der unter den Passivis sub No. 8, 9, 11, 12 und 14 bezeichneten Fonds	1 277 580	26
6	Diverse Debitoren	913 040	47
	Summa	33 564 373	22

Passiva.

No.		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1	Stammaktien, 50 069 Stück à 300 ℳ	—	—	15 020 700	—		
2	4½ pCt. Prioritätsanleihe						
	a) Kapitalrest	1 398 300	—				
	b) bereits durch Verloosung getilgt	531 000	—	1 929 300	—		
3	4 pCt. Prioritätsanleihe	—	—	8 597 400	—		
4	Reservefond, für bestrittene Neubauten und Anschaffungen	—	—	3 018 292	10	28 565 692	10
5	a) Schuld an Bayern wegen der Strecke Coburg-Grenze	—	—	1 086 294	40		
	b) bereits getilgt	—	—	821 919	89		
	c) an gemachten Baueinnahmen	—	—	15 540	81	1 923 755	10
6	Baare Kautionen	—	—	—	—	968	36
7	Unerhobene Dividenden, Zinsen	—	—	—	—	20 271	75
8	Reservefond, Effekten und baar	—	—	—	—	376 849	28
9	Versicherungsfond, Effekten und baar	—	—	—	—	219 804	78
10	Wirthschaftsfond, Baarbestand	350 000	—	—	—	—	—
	Hiervon ab verlegte und wieder zu erstattende Kosten der Konvertirung der Anleihe	145 998	39	—	—	204 001	61
11	Beamten-Pensionsfond, Effekten, Immobilien und baar	—	—	—	—	715 837	98
12	Werkstätten-Krankenkasse, Effekten und baar	—	—	—	—	4 605	21
13	Betriebs-Krankenkasse, baar	—	—	—	—	397	71
14	Arbeiter- und Wittwen-Unterstützungskasse, Effekten und baar	—	—	—	—	21 862	40
15	Sonstige Kreditoren	—	—	—	—	843 400	49
16	Reingewinn und Staatssteuer pro 1884	—	—	—	—	634 234	36
17	Steuerfreier Ueberschuss aus dem Jahre 1883	—	—	—	—	7 081	35
18	Ueberschuss der Wernshausen-Schmalkaldener Bahn, an den Magistrat in Schmalkalden zu zahlen	—	—	—	—	25 610	74
	Summa	—	—	—	—	33 564 373	22

Bemerkung zu Pos. 17. Nach dem Geschäftsberichte pro 1883 betrug der steuerfreie Ueberschuss . . . 7 267 ℳ 45 ₰
es geht aber davon ab, die infolge einer Revisionserinnerung zur Rechnung pro 1880 nachträglich gezahlte Staatssteuer für jenes Jahr im Betrage von . . . 186 „ 10 „
bleiben wie oben . . . 7 081 ℳ 35 ₰

Meiningen, den 1. Mai 1885.

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft. (1398)
Büchner.

Federringe
einfache und doppelte
zu Schrauben-Sicherungen für Eisen-, Kohlen- und Pferdebahnen
fertigt als Specialität
Gustav Pickhardt,
Fabrik technischer Drahtwaaren
in Hagen i/W.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke F.G. Neptun Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Warnung!
F. SOENNECKEN BONN
Da wiederholt Nachahmungen unserer *Rundschrift-Federn und Hefte* in geringer Qualität u. unter trügerischen Anpreisungen feilgeboten werden, so halten wir es für unsere Pflicht, vor deren Ankauf ausdrücklich zu warnen u. darauf aufmerksam zu machen, dass die echten Rundschriftfedern den Namen
„F. SOENNECKEN"
tragen.
F. Soennecken's Verlag, Bonn, Berlin, Leipzig.

Auf vielfache Anfragen zur Nachricht:

Rmk. 1,50

wird der vierte Jahrgang meines

Kalenders für Eisenbahn-Verwaltungs-Beamte

pro 1886

trotz grosser Verbesserungen und Reichhaltigkeit nur kosten, um dem Unternehmen in immer weiteren Kreisen Verbreitung zu geben.

Den **Subscriptionslisten** wird **Inhaltsangabe** beigegeben, damit die Herren Besteller auch wissen, was sie kaufen.

Die Versendung der Listen erfolgt wie im Vorjahre Anfang Juli cr., also früh genug, um für einen erst 6 Monate später in Gebrauch kommenden Kalender sich zu entscheiden.

Dies zur gefl. Beantwortung der zahlreichen Zuschriften.

Berlin,
W. Lützow-Str. 16.

Julius Engelmann,
Verleger u. alleiniger Besitzer des Kalenders für Eisenbahn-Verwaltungs-Beamte.

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen.
Eisenbahnschienen und Pferdebahnschienen aus Bessemerstahl und Flussstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- u. Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemerstahl, Martinstahl u. Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Geschosse.

Schmiedestücke jeder Art aus Eisen und Stahl, geschmiedet und bearbeitet.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl.
Hufstab-, Mutter-, Felgen-, Reifen & Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, ⊤ Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen etc. — **Nach unserem Profilbuch und für die Normalprofile nach dem deutschen Normalprofilbuch. Unser Profilbuch senden wir auf Verlangen gern zu.**
Kesselbleche in Prima-, Feinkorn-, Holzkohlen-, Lowmoor-, Flusseisen-, Martinstahl & Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.

Fackeln

aus Colophon oder Wachs in allen gewünschten Grössen oder Brennzeit.

Durch meine langjährige Praxis und Erfahrungen bin ich in den Stand gesetzt, in diesem Zweige das Vorzüglichste zu liefern, was darin hergestellt werden kann. Meine Fabrikate sind mit besonders präparirten Dochten angefertigt, wodurch die Fackel selbst bei ungünstigem Wetter ununterbrochen fortbrennt, nicht tropft und sehr wenig russt. Bei Bedarf von Sorten, welche nicht auf Lager sind, werden solche in kürzester Frist angefertigt. Bei Entnahme grösserer Partien gewähre Frachtentschädigung, sowie ich zu Festzügen die nöthigen Manschetten und sonstiges Zubehör liefere.

Carl Wilh. Krause,
Dresden, Schäferstrasse 43.

Spezielle Preislisten stehen gern zu Diensten.

40° 250° 104° 118° 41° 128° 40° 155° 46° 203° 41° 41° 56°

Circuliröfen

Patent Hohenzollern No. 1136.

Diese Oefen werden für Werkstätten und Säle in 4 Grössen hergestellt und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes um 10° Cels. einer für

5000 cbm Inhalt	mit 800 mm	Durchm.
3500 „ „	„ 650 „	„
2000 „ „	„ 500 „	„
1000 „ „	„ 350 „	„

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und sind bereits weit über 1000 Stück im Betrieb.

Weydemeyer & Jahn

Eisengiesserei in Plagwitz-Leipzig.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

(vorm. William Benndorf)

Chemnitz

Industrie-Ausstellung zu Chemnitz 1867.

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

No. 12. Jahrgang 1885. **Berlin, am 1. Juli 1885.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 27. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärun dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:										
1	A L	990/2	3	Harassen	Hohlglas	—	535	1	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
2	B W	4. 30	2	Pack	Eckschienen	—	38	2	Magdeburg C.	K.E.-D. Magdeburg	
3	C E H	1096	1	Fass	Chlorkalk	—	55	3	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
4	E & H	285	1	Bierfass	leer	—	27,5	4	Deutz	Rechtsrh. Köln	
5	E H C	2175	1	Kiste	Stärke	—	11,5	5	Burg Eilg.	K.E.-D. Magdeburg	
6	F G	25586	1	—	Kabel	—	200	6	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
7	F L	9. 18	2	Körbe	leer	—	—	7	Güstrow	Meckl. Fr.-Franz.	alte Beklebung Malchin-Nordbahnhof. beschr. Bergen.
8	G H	1893	1	Korb	Säure	—	—	8	„	„	
9	G S	87	1	Kiste	leere Weinflaschen	—	38	9	Deutz	Rechtsrh. Köln	
10	H G	93	1	Korb	feiner Draht	—	118	10	Duisburg	„	
11	H H	134	1	—	Säge	—	12	11	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
12	H K	1/5	2 3	Kisten Lattenkörbe	leer —	— —	152	12	Freiburg	Badische Stsb.	
13	H M	6893	1	Korb	Materialwaaren	—	38	13	Nassau	K.E.-D. Frankf.a/M.	
14	H P	1	1	Sack	Sacklumpen	—	25	14	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
15	J M F	11496	1	Fass	Kölnisch Wasser	—	33	15	Köln G.	Linksrh. Köln	
16	K	1	6	Kisten	Satzkisten	—	157	16	Chemnitz	Sächsische Sttsb.	
17	K A	3	1	—	Leine	—	—	17	Biebrich-Mosbach	K.E.-D. Frankf.a/M.	
18	L K	3	1	Zollkorb	?	—	—	18	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
19	M	16	1	Koffer	—	—	34	19	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
20	M A B	10749	1	Fass	leer	—	35	20	Ottweiler	Linksrh. Köln	
21	N J H	—	1	Ballen	leere Säcke	—	18,5	21	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
22	P	86	1	Kiste	altes Kupfer	—	38	22	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
23	P B	6	1	„	?	—	5	23	Hasselt	Grand Centr. Belge	
24	P C	565	1	Ballen	Gewebe	—	17	24	Aerschot	„	
25	P S	819	1	Pack	Papier	—	82	25	Aachen	Linksrh. Köln	
26	R	10	1	Sack	chem. Salze	—	95	26	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
27	R	23	1	Pack	Stühle	—	8,5	27	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
28	R	447	1	Kollo	2 eiserne Ringe	—	8	28	Berlin L. Eilg.	K.E.-D. Magdeburg	
29	R E	4187	1	Kiste	Lederappretur	—	30	29	Linz a/Rhein	Rechtsrh. Köln	
30	S L	3964	1	Ballen	Maschinentheile	—	53,5	30	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
					B. Kolli m. Adressen sign.:						
31	Blei	5	1	Ring	Draht	—	2	31	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
32	Fallen	—	1	Packet	?	—	2,5	32	Lodelinsart	Grand Centr. Belge	
33	Fallen Thiry Namur	—	1	—	Wagendecke	—	—	33	s'Bosch	Niederländ. Stsb.	
34	Fr. Rogge Marienhagen	VII	1	—	Privatgitter	—	—	34	Oeynhausen Lüd	K. E.-D. Hannover	
35	Jules Rau London	—	1	Pack	Gewebe	—	3,2	35	Köln Eilg.-Exp.	Linksrh. Köln	
36	Squillin	7	1	Decke	?	—	15	36	Ham s/Heure	Grand Centr. Belge	
					C. Kolli m. Figuren sign.:						
37	ME ER 667 SE	Batavia 8	2	Kisten	Kurzwaaren	—	400	37	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
38		4787	1	Kiste	Cigarren	—	94	38	Bremen	K. E.-D. Hannover	
39	W L A L	—	1	„	leere Blechdosen	—	13,5	39	Hamburg	„	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Kolli ohne Signatur.					
40	—	—	1	Kollo	Achslager —	5	40	Pr. Stargard	K. E.-D. Bromberg	
41	—	—	1	—	Decke —	—	41	Bruch	Rechtsrh. Köln	
42	—	—	1	Reisekoffer	Effekten —	22	42	Bouchout	Grand Centr. Belge	
43	—	—	5	—	eichene Eisenbahnschwellen	—	43	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gefunden.
44	—	—	1	Stange	Eisen (anscheinend von einem Ladenverschlusse	1,5	44	Gemünden	K.E.-D.Frankf.a/M.	
45	—	—	1	Stück	Farbholz —	37	45	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
46	—	—	1	—	Heerdplatte —	—	46	Köln G.	Linksrh. Köln	
47	—	—	1	Kollo	2 eiserne Keile —	0,25	47	Hameln	K. E.-D. Hannover	
48	—	—	1	Kiste	leer —	32	48	Givet	Grand. Centr. Belge	
49	—	—	1	—	eis. Kugel —	5,5	49	Leipzig I.	Sächsische Stsb.	
50	—	—	2	—	Leinen —	—	50	Breslau	K. E.-D. Breslau	28 m u. 18 m lang.
51	—	—	1	Packet	? —	1	51	Heyst op den Berg	Grand Centr. Belge	
52	—	—	1	„	? —	2	52	Diest	„	
53	—	—	1	„	? —	1,5	53	Couvin	„	
54	—	—	1	—	Photographie-Album mit 45 Photographien	—	54	Celle	K. E.-D. Hannover	
55	—	—	1	—	Pfoste —	33	55	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
56	—	—	1	—	Privataufsatzbracken	—	56	Langendreer	Rechtsrh. Köln	
57	—	—	1	Stück	Roheisen —	15	57	Meissen	Sächsische Stsb.	
58	—	—	1	Bund	Stahl —	21	58	Winschoten	Niederländ. Stsb.	
59	—	—	1	—	Stechkarre —	—	59	Magdeburg Eilg.	K.E.-D.Magdeburg	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
1	A C	10362 10379	1 1	Kiste „	unbekannt — unbekannt —	122 62	1	Schreckenstein	Oe. N.-W.-B.	seit 31./5.
2		10376 10378	3	Kisten	unbekannt —	198	2	Kolin	„	seit 30./5.
3	C E F	3511	1	Kiste	Thürbeschläge —	63	3	Stanislau	L.-C.-J. E.	
4	D M J	—	1 1 1	— — —	Rost — Kessel — Ofenrohr —	6 14 2	4	„	„	
5	G & S	701	1	Ballen	Korkstöpsel —	5	5	Znaim	Oe. N.-W.-B.	seit 23./5.
6	J K	3	1	Fass	leer —	125	6	Prag	„	seit 26./5.
7	L	—	1	Büschen	Reifeisen —	56	7	Iglau	„	seit 4./5.
8	L 2	2	1	Ballen	Kuhhaare —	83	8	Halicz	L.-C.-J. E.	
9	L L	2409	1	Kiste	unbekannt —	69	9	Schreckenstein	Oe. N.-W.-B.	seit 26./5.
10	U S	1256	1	Fass	Soda —	116	10	Stanislau	L.-C.-J. E.	
11	W	106	1	Ballen	Leder —	35	11	„	„	
12	W D	—	1	„	leere Säcke —	20	12	Lemberg	„	
13	Pass	77	1	Kiste	Regie-Materialien —	69	13	Stanislau	„	
14	—	312	1	—	Blechflasche —	5	14	Chrudim	O. N.-W.-B.	seit 21./5.
15	—	—	1	Bund	Bandeisen —	25	15	Neu-Paka	„	seit 16./5.
16	—	—	1	„	Eisengeschirr —	7	16	Hohenbruck	„	seit 31./5.
17	—	—	1	—	Eisenwelle —	30	17	Startsch-Trebic	„	seit 30./5.
18	—	—	2	Büschen	Flacheisen —	62	18	Retz	„	seit 23./5.
19	—	—	1	Sack	Hafer —	50	19	Podebrad	„	seit 28./5.
20	—	—	1	—	imprägnirte Holzschwelle	66	20	Gröschlmauth	„	seit 12./5.
21	—	—	1	Stück	Kantholz —	—	21	Eisenbrod	S.-N.-D. V.-B.	seit 6./5.
22	—	—	1	Bund	Körbe —	1	22	Deutschbrod	O.-N.W.-B.	seit 18./5.
23	—	—	100	Sack	Mais —	10060	23	Hadikfalva	L.-C.-J. E.	
24	—	—	1	Partie	Maschinentheile —	10005	24	Sniatyn	„	
25	—	—	3	Ballen	leere Säcke —	75	25	Suczawa	„	
26	—	—	4	Kolli	Saemaschinenbestandtheile	30	26	Czernowitz	„	
27	—	—	1	Sack	div. Viktualien —	52	27	Hadikfalva	„	

Georg Kieffer, Köln u. Berlin NW.
Fabr. v. Westons, Eades, Moores, Seil- und
Schnell-Flaschenzügen
Kabel, Winden, Kranen, Speisen-, Waaren- u. Personen-Aufzügen.
Verzahnte Kettenräder
calibrirte Ketten
Schiffs- u. Kranenketten.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Alfred Lorentz
Berlin SW.,
Lindenstr. 67.

Internationales
Patent-Bureau
Alfred Lorentz. Berlin S.W.
Besorgung u. Verwerthung von Patenten in allen Ländern. Auskunft über jede Patentangelegenheit. (Prospecte gratis.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen; Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№. 51. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Juli 1885.

Litteratur.

Die Preussische Eisenbahn-Finanzgesetzgebung. Sammlung der auf die finanziellen Verhältnisse der Preussischen Staatseisenbahnen und die finanzielle Betheiligung des Preussischen Staats an Privateisenbahnen bezüglichen Gesetze, Erlasse etc. nebst zugehörigen Motiven, Denkschriften, Berichten der Kommissionen des Landtages, Staatsverträgen etc. Im Auftrage des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten bearbeitet von H. Höper, Geh. exped. Sekretär im Königlichen Handelsministerium. Drei Bände und ein Registerband. Carl Heymanns Verlag, Rechts- und Staatswissenschaftliche Verlags- und Sortimentsbuchhandlung in Berlin W., Mauerstrasse 63—65. Preis 40 *M*.

Das Höper'sche Werk hat sich die Darstellung der historischen Entwickelung des Preussischen Staats-Eisenbahnwesens zur Aufgabe gestellt. Dasselbe umfasst den Zeitraum vom 3. November 1838 bis zum Schlusse des Jahres 1877 und enthält die Gesetze und sonstigen Dokumente, durch welche Bewilligungen für Staatsbahn-Anlagen erfolgt sind und das allgemeine finanzielle Interesse des Staates an den Privateisenbahnen geregelt, sowie die finanzielle Betheiligung des Staates bei Privateisenbahnen genehmigt ist. Es geschah dieses bekanntlich sowohl durch Gewährung von Zinsgarantien für die Anlagekapitalien als durch Subventionen à fonds perdu oder andere Zuwendungen (Zeichnung von Aktien etc.).

Den Gesetzen sind die bezüglichen Entwürfe der Königlichen Staatsregierung gegenübergestellt und die Denkschriften oder Motive zu diesen Entwürfen beigefügt. Demnächst folgen jedem Gesetze die über den Entwurf desselben dem Landtage erstatteten Kommissionsberichte und zwar die aus dem Hause der Abgeordneten immer, diejenigen aus der ersten Kammer, bezw. dem Herrenhause insoweit, als in denselben neue Momente erörtert worden sind. Die Plenarverhandlungen des Landtages finden sich durch die Angabe der betreffenden Seitenzahlen der stenographischen Berichte verzeichnet.

Auch die von der Königlichen Staatsregierung dem Landtage vorgelegten Gesetzentwürfe, welche nach den beigefügten Verhandlungen seitens des Landtages abgelehnt oder seitens der Königlichen Staatsregierung zurückgezogen und ferner diejenigen, welche aus anderen Gründen nicht zur Verhandlung gekommen sind, finden sich in dem Werke mitgetheilt.

Die wegen der betreffenden Preussischen Eisenbahnen geschlossenen Staatsverträge, sowie die Verträge, welche wegen der mit den Provinzen Hannover und Hessen-Nassau erworbenen Staatsbahnen aus der Zeit vor der Erwerbung bestehen, sind, soweit dieselben finanzielle Interessen des Staats betreffen, eingefügt.

Die Aufnahme derjenigen Allerhöchsten Erlasse, welche sich auf die Einsetzung und den Geschäftsbereich der Königlichen Behörden für die Staatsverwaltung der Eisenbahnen beziehen, ist zu dem Zweck erfolgt, um nachzuweisen, wie die verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungskomplexe aus den einzelnen Bahnstrecken zusammengesetzt worden sind.

Der sehr instruktiven Sammlung, welche in keiner Eisenbahnbibliothek fehlen sollte, ist in einem besonderen Registerbande ausser einem chronologischen Inhaltsverzeichnisse und einem alphabetischen Sachregister auch eine materielle Inhaltszusammenstellung beigegeben. Unter dem Rubrum jedes Stückes finden sich in ersterem Register diejenigen Eisenbahnen resp. Bahngruppen notirt, auf welche sich das betreffende Dokument (Gesetz, Denkschrift, Staatsvertrag etc.) bezieht, unter Angabe des Datums mit laufender Nummer, Band und Seite der Sammlung, während in dem materiellen Register unter dem Rubrum der einzelnen Bahngebiete der Inhalt der auf dieselben bezüglichen Stücke kurz und prägnant angegeben ist, so dass die Sammlung auch als Nachschlageregister für die geschichtliche Entwickelung der einzelnen Bahngebiete treffliche Dienste leistet.

Wenn wir zum Schluss einen Wunsch aussprechen möchten, so wäre es der, dass die treffliche Sammlung recht bald ihre Fortsetzung und Ergänzung in einer weiteren Sammlung finde, welche ganz in derselben Weise den wichtigen Zeitraum der Verstaatlichung der Privatbahnen vom Jahre 1878—1885 inkl. zu umfassen hätte.

Wie sehr eine derartige Spezialsammlung der das Eisenbahnwesen betreffenden offiziellen Dokumente dem praktischen Bedürfniss entgegenkommt, ersehen wir aus den vielen Anfragen, welche bei der Redaktion über die betreffenden Verhältnisse dieser oder jener Bahn gestellt werden.

Kourierzüge in England und Frankreich.

„Engineering" berichtet neuerdings von einer Studie Fowels über Kourierzüge in England, in welcher neue Aufschlüsse über diesen interessanten Theil des Eisenbahnbetriebes geliefert werden.

Zuerst wird definirt, was unter „Kourierzug" zu verstehen ist. Es ist dies ein Zug, dessen mittlere Geschwindigkeit, die Aufenthalte mit einbegriffen, nicht weniger als 64 km in der Stunde beträgt, ausgenommen die besonderen Fälle, wo infolge langer Aufenthalte, häufiger Kreuzungen und starker Bahnsteigungen die Geschwindigkeit sich etwas unter dieser Grenze hält.

Hiernach koursirten in Frankreich keine wirklichen Kourierzüge, während in England 14 Gesellschaften täglich 313 Kourierzüge abfertigen.

Es handelt sich nicht darum, zu ermitteln, ob ausnahmsweise dieser oder jener Französische Zug ebenso schnell oder schneller fährt, als irgend ein anderer Englischer; angesichts dieser Zahlen ist es evident, dass, was auch die Französischen Ingenieure dagegen sagen mögen, im allgemeinen in Frankreich langsamer gefahren wird, als in England.

Unter jenen 313 Kourierzügen koursiren nicht weniger als 52 zwischen Manschester und Liverpool und 48 zwischen Manschester, Liverpool und London. Dieser Theil von Lancashire ist in Bezug auf Schnelligkeit und Frequenz der Züge unstreitig der bestversorgte.

Die London and South Western hingegen hat nur drei Kourierzüge, die Exeter versorgen. Portsmouth, Southampton, Bournemouth und Weymouth haben keine wirklichen Kourierzüge. Man kann sich darüber wundern, ein Arsenal von der Wichtigkeit Portsmouths so schlecht bedacht zu sehen; eben dasselbe wäre von Pembroke in Wales zu sagen. Mit Ausnahme von Toulon, welches von seiner Lage zwischen Nizza und Marseille profitirt, würden vielleicht Cherbourg, Brest und Rochefort sehr zufrieden damit sein, so schlecht behandelt zu werden, wie Portsmouth.

Die London-Brigthon and South Coast hat 15 Kourierzüge, deren mittlere Schnelligkeit 66 km und Maximalgeschwindigkeit 67 bis 68 km beträgt.

Die South Eastern, welche Dover versorgt, hat 9 Kourierzüge für den internationalen Verkehr mit Frankreich und 3 andere für ihr übriges Netz. Da der Verkehr von London nach Dover so zu sagen ohne Aufenthalt gemacht wird, so beträgt die mittlere Geschwindigkeit 66 km und die Maximalgeschwindigkeit 67 km.

Die London-Chatham and Dover hat gleicherweise 9 Kourierzüge: mittlere Geschwindigkeit 67 km, Maximalgeschwindigkeit 69,5 km. Alle Züge halten in Chatham und Canterbury.

Diese beiden Gesellschaften führen in ihren Schnellzügen keine dritte Klasse und zahlen die Passagiere erster und zweiter Klasse 50 pCt. mehr als auf den Linien in nördlicher Richtung.

Die Great Eastern hat 2 Kourierzüge nach Birkenhead, 4 nach Exeter, 6 zwischen Paddington und Bristol, 2 zwischen Birmingham und Paddington, einen besonderen Zug zum Anschluss an das Schiff von Irland, 2 Züge nach Swindon im Anschluss mit Weymouth. Diese Züge haben eine mittlere Geschwindigkeit von 65 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 71 km. Der schnellste Theil ist der zwischen London und Swindon, wo, ohne anzuhalten, man während 1 Stunde 27 Min. mit einer Geschwindigkeit von 85 km fährt.

Die Great Eastern hat 34 Kourierzüge, um Doncaster, Colchester, Ipswich, Norwich, Cambridge und Harwich zu versorgen, mit einer mittleren Geschwindigkeit von 66 km und einer Maximalgeschwindigkeit von 69 km.

Die London and North Western, die Great Northern und Midland haben die schnellsten, wenn nicht auch die meisten Züge.

6 Kourierzüge der North Western fahren mit mittlerer Geschwindigkeit von 70 km, 10 Kourierzüge der Great Northern mit einer solchen von 75 km und 7 Kourierzüge des Midland fahren mit mittlerer Geschwindigkeit von 72,5 km.

Vergleicht man den Zug von London nach Aberdeen mit dem Zuge von Paris nach Marseille, so erhält man analoge Resultate: Der Englische Zug legt 870 km in 14 Stunden 50 Min. zurück bei 15 Aufenthalten, welche 114 Min. absorbiren, während der Französische Zug 880 km in 14 Stunden 52 Min. zurücklegt mit 8 Aufenthalten, die nur 82 Min. absorbiren.

Man wird hiernach in Frankreich weniger schnell und häufig befördert, als in England; man muss dabei jedoch nicht vergessen, dass, da in Frankreich weniger häufig gereist wird, als in England, ein gleich grosser Ueberfluss schneller Transportmittel nicht erforderlich ist und die Einnahmen der Französischen Eisenbahnen enorm verringern würde. („Genie Civil".)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichung und die Herabsetzung der Tarife.

Infolge der Tarifenquete fehlt es nicht an Klagen der Industriellen, dass es unserm Tarifwesen an einschneidenden und grossen Reformen noch immer fehle, während sie nicht leugnen, dass manches seither besser geworden ist. Ihre Hoffnung auf das Fortschreiten der Verstaatlichung, welche sich deshalb einer grossen Popularität erfreut, weil ihre Aktion mit der Herabsetzung der Tarife begonnen hat, ist wohl auch trüglich. Wenn der Staat auch kein gewinnsüchtiger Unternehmer ist, so muss er doch auch eine wenn auch nicht landesübliche, aber doch nicht ganz auszuschliessende Verzinsung des in den erworbenen Bahnen investirten Kapitals in Rechnung ziehen, sollen nicht sämmtliche Steuerträger für den durch allzu niedrige Tarife entstehenden Ausfall aufkommen. Nur die allerwenigsten, kaum an den Fingern abzuzählenden Privatbahnen unserer Monarchie bringen eine bessere als die landesübliche Verzinsung herein; die übrigen laboriren an Mindererträgnissen, welche die Zinsen des Anlagekapitals nicht decken und die Staatsgarantie, resp. den ganzen oder theilweisen Zinsenentgang der Aktionäre verursachen. Der Staat kann zwar eher wie der Private mit Verlust arbeiten, weil jener die momentanen Einbussen durch die der Gesammtheit seiner Bürger erwachsenden Vortheile zu kompensiren hofft; indessen existirt auch für ihn die Grenze, bei welcher er den anstürmenden Forderungen auf Tarifreduktionen ein non possumus entgegensetzen muss. Das eigensüchtige Interesse der Industriellen kann doch nicht vor allem und ausschliesslich berücksichtigt werden. Unsere Industriellen wurden in letzter Zeit fort und fort mit Zollerhöhungen beglückt, ohne dass sich ihre Verhältnisse dadurch gebessert hätten; begreiflich, dass sie nun unablässig Tarifherabsetzungen verlangen; doch dürfen sie ebensowenig die Schädigung der Transportanstalten fordern, als sie selbst nicht mit Schaden arbeiten können.

Einheitlichkeit der Signale bei Centralweichen-Stell- und Versicherungsapparaten.

Mit Rücksicht auf die fortschreitende Ausführung von Centralweichen- und Versicherungsapparaten in wichtigeren Stationen hat das Handelsministerium die Direktorenkonferenz im Wege der z. Z. vorsitzenden Verwaltung aufgefordert, die möglichste Einheitlichkeit wenigstens in den verschiedenen Grundprinzipien der mit diesen Apparaten zu gebenden Signale, so z. B. für die Ablenkung von Zügen auf verschiedene Gleise oder Fahrstrassen u. s. w. herbeizuführen und hat dies nicht nur als wünschenswerth, sondern auch bei Massentransporten, bezüglich des mit den Lokalverhältnissen nicht vertrauten Personals als unbedingt nothwendig bezeichnet. Nachdem diesfällige Erfahrungen bereits vorliegen, wurde die Konferenz auch namens des Reichskriegs- und des Ungarischen Kommunikationsministeriums aufgefordert, die Feststellung derartiger einheitlicher Signale in Berathung zu ziehen und dann diesfällige Anträge ehethunlichst zu erstatten.

Kollaudirung von Staatsbahnen.

Auf eine Anfrage der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, ob für Staatsbahnen, deren Bau vollendet wird, in Ansehung der Kollaudirung die bestehenden Vorschriften zu gelten haben, wurde dieser Behörde vom Handelsministerium eröffnet, dass die mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 6. Oktober 1875 getroffenen Anordnungen über den Vollzug der staatlichen Kollaudirung vollendeter Eisenbahnen oder Eisenbahnstrecken im Hinblicke auf die Bestimmungen der Verordnungen vom 23. Juni 1884 und vom 15. Juli 1884 auf Staatsbahnen keine Anwendung finden, dass daher die staatliche Kollaudirung durch Organe der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen in Hinkunft im allgemeinen auf die Privatbahnen zu beschränken ist.

Die Staatseisenbahn-Beamten und die Wahlen.

Dem „Verordnungs- und Anzeigeblatt für die K. K. Staatsbahnen" entnehmen wir hierüber folgenden, im Auszuge reproduzirten Erlass des Präsidenten:

„Ich muss die Antheilnahme an der Agitation bei den Wahlen auf das entschiedenste tadeln, nachdem die Betreffenden dadurch nicht jene Neutralität gewahrt haben, welche ihr für die Allgemeinheit berechneter Dienst unbedingt verlangt. Ich finde mich umsomehr bestimmt, diesen Tadel auszusprechen, als mir kürzlich auch Anzeigen zugegangen sind, dass einzelne in Landgemeinden exponirte Bedienstete für angemessen erachteten, sich in andere, sie selbst direkt nicht betreffende Angelegenheiten dieser Gemeinden einzumengen, und dadurch eine Erbitterung hervorgerufen haben, welche bei der Ausübung des Dienstes nicht nur nicht förderlich ist, sondern sich überdies zum Schaden des Unternehmens, dem wir alle unsere Kräfte zu widmen haben, gegen dasselbe wendet."

Bestellung der Bahnavisi durch die Post.

Auf Grund des mit mehreren Oesterreichischen Bahnverwaltungen getroffenen Uebereinkommens wird laut Verordnung des Handelsministeriums vom 1. Juli d. J. anfangend die Bestellung a) der Bezugsschein-Avisi und Dispositionsnoten, b) der Avisi über eingegangene Nachnahmen und der Avisi über Plus- und Minusmängel an den Adressaten in den, den Bahnstationen bezw. Agentien nächstgelegenen Postorten und in Orten der dazu gehörigen Landbriefträger-Rayons durch die Post besorgt

werden, und zwar hat die Aufgabe und Bestellung der unter a) genannten Avisi etc. gegen Empfangsbestätigung, die Aufgabe und Bestellung der unter b) angeführten Avisi dagegen unter den für gewöhnliche Briefpost-Sendungen vorgeschriebenen Modalitäten zu geschehen. Alle Avisi und Noten sind in offenem Zustande, jedoch zusammengelegt, adressirt und mit einer 3 Kreuzer-Briefmarke frankirt aufzugeben. Eine Rekommandationsgebühr kommt nicht in Anwendung. Der Vorgang bezüglich der sub a) erwähnten Avisi wird in 10 Punkten umständlich detaillirt, welche Verordnung im Oesterreichischen „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" vom 25. d. Mts. No. 72 publizirt wurde.

Internationale Fahrplan-Konferenz pro 1885/86 und die Budapester Ausstellung.

Die Konferenz wurde in Pest am 24. v. Mts. von dem Generaldirektor der Ungarischen Staatsbahn v. Tolnay mit einer kurzen, der „N. Fr. Pr." entnommenen, Ansprache eröffnet, in welcher er die Vertreter der Europäischen Bahnen in der Ungarischen Hauptstadt begrüsst und der patriotischen Freude Ausdruck gibt, dass die Ausstellung den Gästen ein Bild des kulturellen und materiellen Fortschrittes bietet. Er bittet die Gäste, wohlwollende Richter zu sein, und versichert, es werde alle Patrioten mit Freude erfüllen, durch die Vertreter des Auslandes konstatirt zu sehen, dass wir die im Westen geholte Erfahrung und Praxis zum allgemeinen Wohle in richtiger Weise inaugurirt haben. Er heisst die erschienenen Vertreter der Eisenbahnverwaltungen als Gäste der Hauptstadt und der Ungarischen Eisenbahnen willkommen und konstatirt, dass 74 Eisenbahnverwaltungen vertreten sind. Zur Tagesordnung übergehend wird der Antrag der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, den Einführungstermin des jeweiligen Winterfahrplanes mit 1. Oktober festzusetzen, nach kurzer Diskussion mit 43 gegen 24 Stimmen angenommen. Die nächste Fahrplankonferenz wurde für den 20. Januar nächsten Jahres in Hamburg anberaumt.

Carl-Ludwigbahn und Galizische Transversalbahn.

Ueber das Resultat der Revision des bezüglichen Kartells erfährt die „N. Fr. Pr." folgendes: Die beiderseitigen Vertreter einigten sich vorbehaltlich der Ratifikation seitens ihrer Verwaltungen bezüglich aller angeregten Abänderungen des Kartells. Die Carl-Ludwigbahn willigt ein, dass in Hinkunft auch der Verkehr Husiatyn-Tarnopol, welcher bis nun der Konkurrenz der beiden Verwaltungen freigegeben war, einer prozentuellen Theilung durch Geldausgleich unterworfen werde; andererseits gibt die Staatsbahnverwaltung ihre Zustimmung dazu, dass der Verkehr zwischen Suczawa-Halicz und dem Gebiete südlich der Donau, welcher bisher ausschliesslich der Transversalbahn überlassen war, nach gleichen prozentuellen Quoten getheilt werde. Die Demarkationslinie für den Verkehr „südlich" und „nördlich" der Donau wird derart gezogen, dass bis Ulm die faktische Lage des Bestimmungsortes entscheidet; von Ulm ab fällt jeder Transport, welcher laut Instradirung bei Wien oder anderswo die Donau überschreitet, in den Verkehr „südlich" der Donau. Endlich wird zur Wahrung der Interessen der kürzeren Route vereinbart, dass die Regiespesen nicht mehr nach der faktisch gefahrenen, sondern stets nach der längsten der transportberechtigten Routen bemessen werden.

Die Tarife der Ungarischen Staatsbahnen.

Diese Tarife wurden auch auf die verstaatlichte Alföld-Fiumaner und Erste Siebenbürger Eisenbahn ausgedehnt. Hierdurch ist der Verkehr mit den okkupirten Ländern bedeutend billiger geworden. Auf dem Gesammtnetze der Staatsbahnen tritt nächstens ein neuer Lokaltarif ins Leben.

Einheitliche Eisenbahntarife für Oesterreich-Ungarn.

Auf der kürzlich in Bregenz stattgefundenen Eisenbahn-Direktorenkonferenz wurde auch das Elaborat diskutirt, welches das Tarifkomitee der Direktorenkonferenz auf Grund des Erlasses des Handelsministers vom 15. März 1882, die Wünsche der Eisenbahntarif-Enquete betreffend, auszuarbeiten hatte.

Der Hauptpunkt von grösster und internationaler Tragweite war, eine Einigung über den Antrag der Majorität des Komitees zu erzielen, dass auf allen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für gewisse Massenartikel, als Kohle, Getreide, Kalkstein, Rüben etc., einheitliche Spezialtarife eingehoben werden sollen. Dieser Majoritätsantrag verursachte in der Direktorenkonferenz eine eingehende lebhafte Debatte, welche insofern volle Berechtigung hatte, als die Verschiedenartigkeit dieser Massenprodukte für die verschiedenen in Frage kommenden Verkehrsgebiete und für die verschiedenen Produktions- und Consuminteressen eine gleichmässige Verfrachtungsart kaum durchführbar erscheinen liess und eine solche den einzelnen Bahninteressen zu widersprechen schien. Dem energischen Vorgehen der geschäftsführenden Direktion gelang es endlich, im Kompromisswege volle Einstimmigkeit zu erzielen.

Der Antrag der Majorität des Tarifkomitees, welcher dahin ging, für die obgenannten Artikel auf eine Distanz bis zu 50 km Entfernung einen Frachtsatz von 0,22 kr., bis zu 100 km einen solchen von 0,14 kr., bis zu 150 km von 0,12 kr., bis zu 200 km von 0,10 kr. und über 200 km einen Frachtsatz von 0,08 kr. einzuheben, wurde dahin abgeändert, dass die Distanzen eine Erweiterung erhielten und sonach auf allen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen obige Artikel bei einer Distanz von 75, 150, 300 und über 300 km zu den obgenannten Sätzen verfrachtet werden. Es ist nicht zu leugnen, dass mit Annahme dieses Antrages ein grosser Schritt zur Erreichung eines einheitlichen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehrsgebietes vorwärts gethan wurde, welches ja bekanntlich bislang nicht in diesem Masse bestand und dessen allmähliche Herstellung nunmehr in die richtige Bahn gelenkt ist.

3. Generalversammlung der Böhmischen Kommerzialbahnen.

Dieselbe wurde am 24. v. M. abgehalten. Gemäss dem Berichte des Verwaltungsrathes hat die nun bestehende Verbindung des gesellschaftlichen Unternehmens mit dem Netze der Staatsbahn den Charakter der gesellschaftlichen Linien Nimburg-Gitschin-Bakow und Königgrätz-Wostromer als Lokalbahn in den einer wichtigen allgemeinen Verkehrsbahn umgestaltet, und es haben sich infolge des erhöhten Verkehrs Neuherstellungen als nöthig herausgestellt, deren bis Ende 1884 aufgelaufene Kosten im Betrage von rund 371 000 fl. durch eine Kontokorrentschuld bei der Staatsbahn bestritten wurden. Zur Tilgung dieser Kontokorrentschuld, sowie für weitere im Interesse des Verkehrs gebotene Herstellungen ist ein Gesammtbetrag von 625 000 fl. erforderlich, dessen Beschaffung im Wege der Erhöhung des gesellschaftlichen Anlagekapitals, und zwar durch Emission von Goldprioritäten in diesem Betrage erfolgen soll, wodurch die Prioritätsschuld der Gesellschaft sich auf 7 Millionen Gulden erhöhen würde. Der Betrieb der Linie Nezvestic-Miröschau-Rokycan ist zu verpachten oder diese Linie durch Verkauf aus dem Gesellschaftsbesitze ganz auszuscheiden. Dagegen hat der Verwaltungsrath mit der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft eine Transaktion vereinbart, betreffend den Umtausch der Linie Nusle-Modran gegen die Linien Brandeis-Mochov und Smidar-Hochwessely, und ausserdem den Ankauf der Linie Neratovic-Kosteletz um den Betrag von 170 000 fl. mit dem Eigenthümer derselben abgeschlossen; infolge dieser Abmachungen erwachse der Gesellschaft gegen die Hintangabe von 12,65 km ein Besitz von 25,75 km. Endlich wird mitgetheilt, dass bezüglich der beschlossenen Konvertirung der gesellschaftlichen, mit 5 pCt. verzinslichen Prioritätsschuld in eine vierprozentige, die im Besitze der gesellschaftlichen Prioritäts-Obligationen befindliche Staatseisenbahn-Gesellschaft sich bereit erklärt habe, dieselben gegen vierprozentige Obligationen umzutauschen. Auch habe der Verwaltungsrath beschlossen, die zu emittirenden Titres nunmehr auf 200 fl. Gold, anstatt wie bisher auf 300 fl. Gold hinauszugeben. Alle diese demgemäss entsprechend formulirten Anträge wurden angenommen. Dem hierauf erstatteten Geschäftsberichte ist folgendes zu entnehmen: Die Gesammt-Betriebseinnahmen beziffern sich auf 525 871 fl., woran der Personenverkehr mit rund 11 pCt., der Güterverkehr mit rund 89 pCt. partizipiren. Nach Abzug der Gesammtausgaben im Betrage von 307 056 fl. verbleibt ein Nettoüberschuss von 218 815 fl. (um 25 948 fl. mehr als im Vorjahre), welcher zur Verzinsung der Prioritätsschuld verwendet worden ist. An der hierauf erfolgten Wahl von Verwaltungsräthen betheiligten sich auch die Donatoren, das sind diejenigen Gesellschaftsmitglieder, welche zum Bau der gesellschaftlichen Bahn seinerzeit je eine Area von mindestens 40 000 qm unentgeltlich gewidmet haben und infolge dessen statutengemäss Stimm- und Wahlrecht besitzen.

63. Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dieselbe wurde am 25. v. M. abgehalten. Der Vorsitzende besprach zunächst den vom Parlamente angenommenen Nordbahnvertrag, den die Gesellschaft bisher noch nicht acceptirt hat und fügte hinzu: „Da das Abgeordnetenhaus an dem ihm vorgelegten Gesetzentwurfe einschneidende Abänderungen vornahm, welche auch die Zustimmung des hohen Herrenhauses erhielten, so ist durch diesen Vorgang Ihre Direktion jeder Verpflichtung enthoben, für die Annahme des Uebereinkommens vor Ihnen einzustehen, aber es ist wenigstens das Eine erreicht worden, dass wir nun die weitgehenden Anforderungen kennen, welche den Preis für eine gütliche Lösung der Angelegenheit bilden sollen. Dieselben entfernen sich in wesentlichen Punkten von dem, was wir in den früheren Vereinbarungen annehmen zu können glaubten, so dass es der eingehendsten Erwägungen bedarf, bevor wir mit einem bestimmten Antrage an Sie heranzutreten vermögen. Wir müssen Sie daher bitten, sich heute mit dieser kurzen Darstellung des Sachverhaltes zu begnügen, und behalten uns vor, unsere definitiven Anträge einer möglichst bald, jedenfalls aber noch im laufenden Jahre einzuberufenden Generalversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der Vorsitzende bringt nun den Bericht der Direktion über die Betriebsergebnisse des Jahres 1884, sowie über das Bauprälimінare pro 1885 zur Verlesung (beides wird im Geschäftsberichte nachgetragen. Anmerkung der Redaktion.).

Aktionär Beer stellt den Antrag, dass die Direktion aufgefordert werde, sich mit einigen Aktionären in das Einvernehmen zu setzen, um zu prüfen, ob das Uebereinkommen wirklich den Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre am besten entspricht. Die Nordbahn wird gewiss nicht konfiszirt werden und es ist die Frage wohl berechtigt, ob bei einer Verstaatlichung die Aktionäre nicht besser fahren. Nachdem die Aktionäre Herren Dr. Joseph Stöger und Dr. Alfred Schmidt gegen denselben gesprochen, zieht jedoch Herr Beer seinen Antrag zurück. — Der Reingewinn der Nordbahn im abgelaufenen Jahre beträgt laut Geschäftsbericht nach Abzug der bereits bezahlten fünfprozentigen Zinsen des Aktienkapitales und zuzüglich des Uebertrages vom Vorjahre 7 933 955 fl. 16 kr., hiervon werden 7 451 125 fl. zur Auszahlung einer Superdividende von 100 fl. für jede ganze Aktie verwendet, ferner 100 000 fl. für diverse Erweiterungsbauten auf der Montanbahn reservirt, weiter 25 000 fl. der Bergbau-Bruderlade zugeführt und der Rest von 357 830 fl. 16 kr. auf neue Rechnung vorgetragen.

14. Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn. Dieselbe fand am 26. v. M. statt. Der vom Vorsitzenden erstattete Gestionsbericht des Verwaltungsrathes pro 1884 konstatirt, dass die Bahnverwaltung infolge der zu Beginn des Jahres 1884 durchgeführten Transaktion mit dem Wiener Bankvereine einvernehmlich mit der Kuratelbehörde die Kassagebahrung der Bahn an das letztgenannte Bankinstitut übertragen habe, ferner, dass der vorgetragene Saldo von 182 850 fl. sowohl zur Bedeckung des Betriebsfonds-Erfordernisses von 130 000 fl. als auch für die das Jahr 1885 belastende Quote der Brückenumgestaltung ausreiche, so dass das im laufenden Jahre resultirende Betriebsergebniss fast vollständig zu gunsten der Prioritätsgläubiger verfügbar wird. Es wurde noch die Erhöhung der Zahl der Verwaltungsrathsmitglieder auf 8 beschlossen.

3. Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn am 27. v. M. Der Geschäftsbericht konstatirt den stetigen Fortschritt des gesellschaftlichen Unternehmens. Im verflossenen Jahre wurden 162 570 Personen und 78 000 t Güter auf der gesellschaftlichen Bahn befördert und hierfür 203 323 fl. erlöst. Abzüglich von 7 282 fl. für Stempel, Refaktien etc. beziffern sich die Transporteinnahmen mit 196 041 fl., d. i. 6 126 fl. pro Kilometer, und erhöhen sich zuzüglich anderer Einnahmen auf 202 606 fl. Dem stehen die Betriebs- und Verwaltungsauslagen mit 94 702 fl., d. i. 2 959 fl. pro Kilometer gegenüber, wonach sich eine reine Einnahme von 107 904 fl. = 3 372 fl. pro Kilometer (um 101 fl. pro Kilometer mehr als im Vorjahre) ergibt. Mit Bezugnahme auf einen Beschluss der vorjährigen Generalversammlung, behufs Refundirung der schwebenden Schuld von 250 000 fl. sammt 6 pCt. Zinsen an die Bauunternehmer, sowie anderer Auslagen um eine Erhöhung des Anlagekapitals bei der Regierung anzusuchen, macht der Verwaltungsrath Mittheilung von einem mit den Gläubigern getroffenen Arrangement. Der hiernach auf 189 221 fl. herabgeminderte Schuldrest wird vom 1. Januar 1884 an mit 4 pCt. verzinst und vom 1. Juli 1885 an sammt Zinsen in 45 Annuitäten von 9 216 fl. aus den vertheilungsfähigen Betriebsüberschüssen getilgt. Durch dieses Uebereinkommen wird die schwebende Schuld konsolidirt und die Kapitalserhöhung entbehrlich. Von dem nach Bestreitung der Prioritätszinsen von 6 250 fl. verfügbaren Betriebsüberschusse von 101 654 fl. erhält die Staatsverwaltung im Sinne des mit ihr getroffenen Uebereinkommens 53 952 fl., d. i. die Hälfte des Erträgnisses, zuzüglich der in die Betriebsrechnung eingestellten Prioritätszinsen von 6 250 fl., sohin die Hälfte von 107 904 fl., so dass 47 702 fl. verbleiben, von welchen nach den statutenmässigen Abzügen und nach Bestreitung der ersten Tilgungsquote von 9 216 fl. an die Gläubiger ein Betrag von 31 552 fl. verfügbar wird. Hiervon werden 30 937 fl., d. i. 2 fl. 75 kr. pro Aktie, auf die im Umlaufe befindlichen 11 250 Aktien vertheilt und die erübrigten 614 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Berichte über den günstigen Saatenstand brachten einige, wenn auch unbedeutende Reprisen auf dem Transportmarkte, welche bei der sonstigen Geschäftsstille immerhin Beachtung verdienen. So notiren Carl-Ludwig 251.25, Nordwest 167, Elbethal 165.50, Südbahn 137 und Böhmische Westbahn 289. Dagegen haben namhafte Realisirungen und vielleicht auch die Enttäuschung über den Verlauf der Generalversammlung die Nordbahn auf 2457 gedrückt; Lemberg-Czernowitz erfuhr infolge von Realisirungen auch einen Rückgang auf 229.50, doch ist eine Avance voraussichtlich, nachdem die Rumänische Regierung günstigere Propositionen stellt. Siebenbürger Aktien, welche vom 1. Juli v. J. ab vom Staate halbjährig mit 5 fl. verzinst und innerhalb 60 Jahren amortisirt werden, erfreuen sich (zuletzt 184.25) einer guten Nachfrage. Dasselbe gilt von der verstaatlichten Franz-Josef (210.25), der Rudolf (184.25) und Vorarlberger Bahn (194). Der Prioritätenmarkt war in Gewärtigung der neuen Emissionen ziemlich still.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die dem Direktorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Budapest unterstellte, am 1. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 20,1 km lange Strecke Esztergom-Nána (Gran-Nana)-Csata (Theilstrecke der im Bau begriffenen Sekundärbahn Esztergom-Nána-Ipolyságh) als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3429 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 3448 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 3472 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d Mts.).

Aus Newyork und Umgegend.

Von **Hermann Claudius.**

LVIII.

Gestern, Sonnabend den 13. Juni 1885, Nachmittags, durchfuhr ich die ganze Hochbahnstrecke Battery-Chathamsquare, dann 2. Avenue bis zum Terminus 127. Strasse um zu sehen, wie weit die Vorkehrungen der Edison-Johnson-Batchelor'schen Elektrischen Eisenbahn-Company gediehen seien. Es war mir nicht möglich, auch nur eine Spur davon zu entdecken.

Von Sioux City, Jowa, kommt die Nachricht, dass am Abende des 12. Juni auf dem nach Sioux Falls, Dakota, führenden Zweige der Chicago-Milwaukee and St. Paul Bahn ein Eisenbahnzug, bestehend aus Lokomotive, Tender, Gepäck-, Express- und zwei Personenwaggons mit Ausnahme der Lokomotive durch einen Cyclon während der Fahrt absolut in die Luft gehoben, umgestürzt und in den Graben geworfen worden sei; die Lokomotive wurde nur theilweise aus dem Gleise gehoben. Augenscheinlich hat das Centrum des Cyclons den Zug berührt, doch bemerkte weder jemand sein Herannahen, noch soll er in jener Gegend bedeutenden Schaden angerichtet haben. Sechs Personen, theils Reisende, theils dem Zugpersonale angehörig, wurden verwundet, merkwürdigerweise blieb niemand sofort todt. So berichtet das „Evening Telegram“ von gestern. (Bezüglich des erwähnten Cyclones lese ich noch in den heutigen Blättern, dass derselbe doch anderweit ungeheuren Schaden anrichtete und es scheint, als wenn sich ein grosser in mehrere Theile gespalten habe; jener, welcher den Eisenbahnzug traf, war einer der schwächeren, ein anderer soll schon von weitem furchtbar anzusehen gewesen sein.)

Ich erwähnte vor einigen Wochen, gelegentlich eines Spazierganges durch den Centralpark, dass die Trinkwasser-Reservoirs bedenklich leer seien. Die Jahreszeit bringt es mit sich, dass der Wasserspiegel immer tiefer sinkt, denn die Strassen sollen besprengt werden, obwohl nach Dr. med. Koch Trockenheit der Tod des Bacillus ist. Um nun Trinkwasser zu sparen, beginnt man jetzt die schmutzigen Strassen der unteren Stadt durch die schwimmenden Dampffeuerspritzen mit Seewasser, welches zu gewissen Stunden sehr brackisch ist, zu bespritzen, worauf man sie kehrt und mit süssem Wasser nachspült. Das neue System findet viele Gegner, weil man fürchtet, die Salze möchten tiefer in den Boden eindringen und denselben stets feucht halten.

Beide Gleise der Broadway-Pferdebahn sind vom Unionsquare bis hinunter nach Bowling-Green so gut wie fertig, hier und da legt man noch riesige gusseiserne Kreuzungen ein, nämlich dort, wo die „Cross-town-Linien“ kreuzen. Es sind Gussstücke fast so breit wie die Fahrbahn des Broadway, acht sich kreuzende Schienen enthaltend; wo immer thunlich, sind die Platten durchbrochen.

Bereits seit langer Zeit agitirt man für eine unterirdische Broadwaybahn, „Broadway-Arcade-Railway“ genannt. Abbildungen des Projektes zeigen Gleise für Pferdebahn, Gleise für Lokomotivbahn, Fusswege, allerhand Röhren für Wasser, Gas, Dampf, Elektricität verschiedenster Intensität etc.; vermuthlich sollen auch unterirdische Läden gebaut werden, kurz und gut, die Sache wäre sowohl für den Sommer als auch für den Winter nicht übel, denn es ist sonderbar aber wahr, auf dem ganzen belebten Theile des Broadway findet man etwa von 11 — 1 Uhr Mittags kaum hier und da einige Quadratfuss Schatten, es gibt wenige und dann nur unausreichende Sonnendächer. Gerade während dieser Stunden bescheisst Helios die längs Manhattan-

Island laufenden Avenues mit seinen glühenden Pfeilen. Im Winter hingegen wird der kalte Nordwester in denselben Strassen heruntergeführt, so dass man oft kaum gehen kann.

Obwohl daher die unterirdische Strasse sehr erwünscht wäre, so hat der neue Gouverneur den Bau doch kürzlich verboten, wie sein Vorgänger.

Man beabsichtigt den Tunnel von der Batterie bis zur 23. Strasse, also bis zum Madisonsquare unter dem Broadway, alsdann unter der Madison-Avenue fort bis hinauf zum Harlem-River zu führen. Die Kosten müssen allerdings ungeheure sein, denn ich bezweifle, dass vom Madisonsquare ab ein laufender Fuss ohne Sprengung gewonnen werden kann. Und was Sprengungen in Newyork bedeuten, weiss jedermann, der längere Zeit hier lebte; mit einer Rücksichtslosigkeit feuern die Dynamiter ihre Schüsse ab, als ob sie in irgend einem Urwalde für eine neue Bahn sprengen würden. Bis vor meine Fenster sind schon mehrmals Steine geflogen, das Fenstersims meines Nachbars wurde unlängst stark beschädigt.

Für heute erwartete Newyork das Eintreffen des Französischen Kriegsschiffes „Isère“ mit der Bartholdi'schen Liberty Statue an Bord; das Schiff traf jedoch nicht ein.

Ich bin noch einen Bericht betreffs der Dampfschneeschmelz-Maschine schuldig; da wir diesen Winter allerdings ungemein viel Frost und häufig Nordwest-Stürme, in der Stadt Newyork aber fast gar keinen Schnee hatten, so konnten keine besonderen Experimente gemacht werden.

Heute beabsichtigte man, die Probefahrt auf der Brooklyner Hochbahn von Gate-Avenue bis East Newyork zu machen, morgen soll diese Strecke dem Verkehre übergeben werden.

Litteratur.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güter-Verkehr. 2. Band: Ortsverzeichniss. (Indicateur des localités deservis par chemin de fer.) Ein alphabetisch geordnetes Verzeichniss von Orten, welche mit den Mitteleuropäischen Eisenbahnstationen in betreff der Güter-Ab- und Anfuhr in Verbindung stehen von Dr. jur. W. Koch, Berlin W., Magdeburgerstrasse 22. Fünfte vollständig umgearbeitete und vermehrte Auflage. Berlin 1885. Selbstverlag. In Kommission von Barthol & Co. (Lobeck), Berlin, Wilhelmstrasse 33. Preis mit zugehöriger Karte 8 ℳ (ohne die Karte 6 ℳ 50 ₰).

Eine neue Auflage dieses für den Eisenbahn-Güterdienst unentbehrlichen Handbuchs ist vor kurzem erschienen. Der Hauptzweck des Ortsverzeichnisses ist, die Versender und die Eisenbahn-Güterexpeditionen des Versandortes in den Stand zu setzen, bei Sendungen nach Orten, welche keine direkte Eisenbahnverbindung haben, auf dem Frachtbrief die nächst gelegene Station anzugeben, von welcher das Gut am vortheilhaftesten von der Eisenbahn abgestossen wird.

Auch die Orte, welche Eisenbahnstationen besitzen, werden in der alphabetischen Reihenfolge mit aufgeführt, unter Angabe, welchem Bahngebiet dieselben angehören, an welcher Eisenbahnlinie solche gelegen sind und in welchem Quadrat der zum Werk gehörigen nach Bahngebieten kolorirten Eisenbahnkarte sie zu finden sind.

Der Hauptwerth des Werks, welches das Resultat einer zweijährigen mühsamen Arbeit ist, besteht darin, dass sämmtliche Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie resp. deren Güterexpeditionen das nöthige Material zu demselben geliefert haben. Dasselbe ist, soviel uns bekannt, auch das einzige, speziell dem Eisenbahn-Güterverkehr dienende und auf direkten Mittheilungen der Bahnverwaltungen durchweg basirte Ortsverzeichniss, welches, die Abstossstationen von ca. 35 000 Orten angebend, den grössten Theil des Gebiets des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen umfasst.

Beigegeben ist dem Werk die Uebersichtskarte der Eisenbahn-Abstossstationen Mitteleuropas (Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der anstossenden Grenzbahnen), vervollständigt nach dem Standpunkt des Eisenbahnnetzes Anfangs Juli 1885. Auch ist die Uebersichtskarte der Direktions- und Betriebsamts-Bezirke der Preussischen Staatsbahnen vervollständigt nach den Aenderungen in der Organisation derselben vom April und Juni 1885 neu erschienen. Jede der Karten kann von der Kommissionshandlung zum Preis von 1 ℳ 50 ₰ bezogen werden.

In Veranlassung verschiedener Anfragen bemerken wir gleichzeitig, dass der erste Theil des Werks, das Stationsverzeichniss der Eisenbahnen Europas, voraussichtlich gegen Ende dieses Monats oder in den ersten Tagen des August erscheinen wird.

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbüreau des Reichs-Postamts. 1885. Sommer-Ausgabe No. 4. Juli. Berlin, Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Mit Rücksicht auf die Reisesaison bringt jeder der Sommermonate Juli, August und September eine neue, durchaus revidirte und vervollständigte Ausgabe des Reichs-Kursbuchs. Die soeben erschienene Juli-Ausgabe berücksichtigt alle für den Monat Juli eingetretenen Veränderungen und ist namentlich allen denen zu empfehlen, welche jetzt Bäder oder Sommerfrischen aufsuchen wollen. Die vorzügliche Ausstattung und die Zuverlässigkeit des Reichs-Kursbuchs rechtfertigen diese Empfehlung zur Genüge.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die zwischen den Stationen Prerau und Leipnik gelegene Ladestelle **Radwanitz** ist — nach einer Mittheilung der Direktion der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. d. Mts. für den allgemeinen Fracht- und Eilgutverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 30. Juni 1885. (1399)
Die geschäftsführende Direktion.
Kranke.

II. Verkehrsstörungen.

Generaldirektion der Rumänischen Eisenbahnen. Infolge Unterbrechung durch Hochwasser musste am 24. Juni a. c. der gesammte Zugsverkehr auf unserer Strecke Campina-Sinaia eingestellt werden.

Die Unterbrechung für Gütertransporte dürfte voraussichtlich 8 Tage dauern, und werden wir die Wiedereröffnung auf demselben Wege bekannt geben.

Bukarest, den 27. Juni 1885. (1400)

III. Güterverkehr.

Mit dem 1. Juli 1885 tritt zum Verband-Gütertarif zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Bahn** andererseits vom 25. März 1882 der Nachtrag V in Kraft; derselbe enthält:

a) Einbeziehung der Stationen der Strecken Posen-Thorn/Bromberg;
b) ermässigte Frachtsätze für die Stationen Berlin K. O. und Lichtenberg-Friedrichsfelde;
c) direkte Frachtsätze für Kaukasisches Petroleum ab Illowo trs. nach Mocker;
d) Ausnahmefrachtsätze für mehrere Artikel des Sp.-T. III, sowie für Kartoffelmehl etc. zum Export, für Cement und für Holz des Sp.-T. II;
e) früher bereits publizirte Tarifveränderungen

und kann durch die Billetexpeditionen der Verbandstationen beider Verwaltungen bezogen werden.

Durch vorbezeichneten Nachtrag wird der Preussisch-Oberschlesische Verbandgütertarif vom 1. April 1881 nebst Nachträgen, soweit er den Verkehr zwischen Stationen der Strecken Posen-Thorn/Bromberg einerseits und den Stationen der Marienburg/Mlawkaer Bahn andererseits betrifft, aufgehoben.

Bromberg, den 30. Juni 1885. (1401J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. Juli cr. tritt zum **Ausnahmetarif für den Transport von Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaaren aller Art etc.** von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Grajewo transito vom 1. Juli 1884 (zweite Ausgabe) der 1. Nachtrag in Kraft, welcher die anderweite Klassifikation für Eisen und Stahl enthält.

Exemplare dieses Nachtrags sind auf den betheiligten Stationen zu haben.

Bromberg, den 29. Juni 1885. (1402J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Niederschlesischer Kohlenverkehr. Die vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Puschkowa-Ströbel ab gültigen direkten Frachtsätze für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes nach den Stationen Rogau, Zobten und Ströbel des Direktionsbezirks Breslau treten infolge Hinausschiebung des Eröffnungstermins nicht am 1. Juli d. J. — wie unter dem 24. Juni d. J. bekannt gemacht ist — sondern erst später in Kraft. Der Tag der Eröffnung wird besonders bekannt gemacht.

Berlin, den 1. Juli 1885. (1403)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für den **Transport von Blei** des Spezialtarifs I von Münden nach Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut und Alt-Münsterol Grenze kommen vom 1. Juli d. J. ab Ausnahmefrachtsätze in Anwendung, worüber auf den genannten Stationen das Nähere zu erfahren ist.

Hannover, den 27. Juni 1885. (1404)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Schlesisch-Sächsischer bezw. Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Die im Anhang zum Schlesisch-Sächsischen Verband-Gütertarif vom 1. Februar 1882 bezw. im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verband-Gütertarif vom 1. März 1882 für den Verkehr zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits und den diesseitigen Stationen Hirschfelde, Kamenz i/Sachsen, Nikrisch, Seidenberg loco und transito, Spremberg, Zittau und Grossenhain C. G. andererseits bestehen-

den **Frachtsätze** für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen, Malz und Mühlenfabrikate; Holz Europ.; Eisenbahnschwellen, Gruben- und Brennholz; Rohzucker; Eisen- und Stahl façon.; Roheisen, Spodium; Düngemittel; Eisen- und Stahlwaaren etc. werden mit dem 15. August d. J. aufgehoben.

Berlin, den 30. Juni 1885. (1405)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - Sächsisch - Ungarischer Eisenbahnverband, Theil IV. Für den Transport von Rinde etc. im Verkehr mit Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt gelangen ermässigte bezw. erhöhte sowie einige neue Taxen zur Einführung. Die ermässigten bezw. neuen Sätze treten am 1. Juli cr., die erhöhten Sätze dagegen erst am 15. August cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 1. Juli 1885. (1406)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Main-Neckarbahn. Die in dem ab 1. Juli l. J. gültigen **Hessisch-Württembergischen Gütertarif** enthaltenen Taxen für Frankfurt a/M. und Darmstadt haben auch für die gleichnamigen Stationen diesseitiger Verwaltung im Main-Neckarbahn-Württembergischen Verkehr Gültigkeit. Näheres bei unseren Expeditionen.

Darmstadt, den 30. Juni 1885. (1407)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Vom 1. Juli d. J. ab kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr** direkte Frachtsätze für Station Conzen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 29. Juni 1885. (1408)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 15. August d. J. treten die im Heft IIIb des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** für die Stationen Aerschot und Lanaeken enthaltenen Frachtsätze auf der Route via Bettingen bezw. Ulflingen ausser Gültigkeit. Die Instradirung der im direkten Verkehr mit den genannten Stationen zur Abfertigung kommenden Sendungen erfolgt von dem bezeichneten Tage ab ausschliesslich via Saargemünd-Lanaeken.

Soweit nach der Vorbemerkung 4 auf Seite 4 des Tarifs zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der grossen Belgischen Centralbahn ein direkter Verkehr via Saargemünd-Lanaeken nicht besteht, treten die direkten Sätze am gleichen Tage ausser Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 27. Juni 1885. (1409)
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. August cr. treten die Frachtsätze für den direkten Verkehr zwischen den Stationen Elz, Hadamar und Staffel einerseits Gaulsheim, Hochstadt-Döringheim, Idstein, Laubenheim, Pfiffligheim, Schwanheim, Wilhelmsbad und Zeilhard andererseits im **Frankfurt - Hessischen Wechselverkehr** ohne Ersatz ausser Kraft.

Etwa vorkommende Transporte in den bezeichneten Relationen werden vom genannten Tage ab indirekt abzufertigen sein.

Frankfurt a/M., den 29. Juni 1885. (1410)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Am 10. Juli d. J. tritt zu dem Gütertarif für den Ostpreussisch-Bayerischen Verband der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält: Abänderung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Flachs etc., sowie Ausnahme-Frachtsätze für Lokomotiventransporte aus der Schweiz nach Russland.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandsexpeditionen zu beziehen.

Erfurt, den 29. Juni 1885. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. k. M. tritt ein direkter Tarifsatz für die Beförderung von Infusorienerde in vollen Wagenladungen zwischen Lauterbach und der Französischen Nordbahnstation Lille in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Giessen, den 29. Juni 1885. (1412)
Namens der betheiligten Deutschen
Eisenbahnverwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Hessische Ludwigsbahn. Der in unserer Bekanntmachung vom 19. v. M. erwähnte neue **Hessisch - Württembergische Gütertarif** kommt am 1. Juli zur Einführung, und ist von unserem Tarifbüreau zum Preise von 1 *M* erhältlich.

Mainz, den 30. Juni 1885. (1413)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direktion.

Deutsch-Italienischer Eisenbahnverband. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass der Ausnahmetarif für die Beförderung von Rohzucker von Deutschen Stationen nach Rivarolo Ligure, Sampierdarena und San Martino-Veneto vom November 1882 bis auf Weiteres in Kraft bleibt.

Strassburg, den 27. Juni 1885. (1414)
Die geschäftsführende Verwaltung via
Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt zum **Lokalgütertarif, Theil II,** der **Nachtrag III** in Kraft. Derselbe enthält eine Aenderung und Ergänzung der Position II des Tarifs (sub C) für die Nebengebühren im Güterverkehre. Exemplare desselben können durch sämmtliche Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Dresden, am 26. Juni 1885. (1415)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Vom 1. Juli d. J. ab bis zur Einführung des neuen **Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen Gütertarifs** gelten die im Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Aachen-Jülicher Bahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits vom 1. Juli 1885 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau auch für die daselbst befindlichen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. — Insoweit Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 15. September 1885 in Wirksamkeit.

Dresden, am 29. Juni 1885. (1416)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife für den **Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen** Verbandsgüterverkehr in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist, enthält veränderte bezw. neue Entfernungen für die Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.), Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz, Moldau und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen. (1417)

Dresden, am 29. Juni 1885.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Aufhebung Russischer Getreide-Exporttarife. Mit 1/13. Juli a./n. Stils 1885 treten die Spezial-Exporttarife für Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nicolajewer Bahn und der Ekaterinen Bahn nach Brody und Podwoloczyska vom 1/13. Dezember 1883 und 15/27. April 1885 ausser Kraft. An deren Stelle gelangen neue Tarife zur Einführung, worüber später separate Publikation erfolgen wird.

Wien, den 27. Juni 1885. (1418)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit 15. Juli beziehungsweise mit dem Tage der Eröffnung der Lokalbahn St. Pölten-Tulln treten in Kraft:

der IX. Nachtrag zum Lokalgütertarife Theil II, enthaltend Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Gütern auf den Lokalbahnen „St. Pölten-Tulln“ und „Vöcklabruck-Kammer“,

der V. Nachtrag zum Kilometerzeiger, enthaltend die Kilometerdistanzen für die Lokalbahnen „St. Pölten-Tulln“ und „Vöcklabruck-Kammer“, sowie Berichtigungen zum Hauptkilometerzeiger und zu dessen Nachträgen.

Wien, im Juni 1885. (1419)
K. K. General-Direktion
der Oesterreichischen Staatsbahnen

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. Zu dem Lokaltarife Theil II Heft 1 vom 1. Februar 1884 ist ein Nachtrag VI erschienen, welcher die Einbeziehung der Stationen der Theilstrecke Esztergom - Nana - Csata der Lokalbahn Esztergom - Nána - Ipolyság enthält.

Dieser Nachtrag erliegt in den gesellschaftlichen Stationen und kann bei der Verkehrs-Direktion in Wien, I Pestalozzigasse 8 bezogen werden. (1420RM)

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem 15. August cr. werden aufgehoben die Tour- und Retour-Billetpreise, sowie die Gepäckfrachtsätze für den Verkehr von Berlin, Bahnhof Friedrichstr., Bahnhof Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof nach Ludwigshafen, Speyer, Neustadt a. d. H., Kaiserslautern via Friedrichsfeld; von Berlin Bahnhof Alexanderplatz nach Ludwigshafen, Speyer, Neustadt a. d. H., Kaiserslautern via Mainz oder Lampertheim; von Berlin Schlesischer Bahnhof nach Aschaffenburg, Darmstadt via Babenhausen, Bickenbach; nach Pforzheim, Schaffhausen, Constanz, Heilbronn Wildbad, Schlettstadt, Colmar, Mülhausen via Heidelberg; nach Neunkirchen und Saarlouis via Bingen; nach Dürkheim, Ludwigshafen, Kaiserslautern, Speyer, Lützelhausen, Markirch, Bollweiler, Gebweiler, Schlettstadt via Mainz; nach Luxemburg via Wasserbillig; zwischen Charlottenburg einerseits und Frankfurt a/M. Ostb., Darmstadt via Babenhausen, Mainz H. L. B., Saarbrücken via Bingen, Karlsruhe, Baden, Basel B. B. andererseits, von Charlottenburg nach Darmstadt M. N. B., Heidelberg, Basel Els. Lothr. Bahn, Metz via Bingen und via Sierck; von Ludwigshafen, Speyer, Neustadt a. d. H., Kaiserslautern via Friedrichsfeld; von Aschaffenburg, Darm-

stadt via Babenhausen und von Mülhausen via Heidelberg nach Berlin Stadtbahn.
Erfurt, den 29. Juni 1885. (1421)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

V. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinskoupons der von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritäts-Obligationen zu 4 pCt. werden vom gedachten Tage an bei der Deutschen Bank in Berlin eingelöst. (1422)
Braunschweig, 28. Juni 1885.
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Juli d. J. öffentlich stattgefundenen 16. Ziehung von 417 Stück der 5 pCt. Prioritätsobligationen Serie B sind nachstehende Nummern gezogen worden:

No.	68701	bis	68800	100
„	92731	„	92747	17
„	167301	„	167400	100
„	232901	„	233000	100
„	238801	„	238900	100
			Totale	417 Stücke.

Die Rückzahlung der gezogenen Obligationen findet vom 2. Januar 1886 an gegen Rückgabe der Originalurkunden bei den unten bezeichneten Kassen statt:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
bei der K. K. pr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt,
bei dem Herrn S. M. v. Rothschild;
in Budapest bei der Ung. Allgem. Kreditbank;
in Triest bei den Herren Morpurgo & Parente;
} mit 500 Frcs. zum Tageskourse

in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
bei den Herren L. Behrens & Söhne;
in Berlin bei dem Herrn S. Bleichröder;
in Leipzig bei der Allgem. Deutschen Kreditanstalt;
in Dresden bei der Filiale der Allgem. Deutschen Kreditanstalt;
} mit 400 M.

in Basel bei den Herren v. Speyr & Co. mit 500 Frcs.

Vom 1. Januar 1886 ab findet eine weitere Verzinsung der gezogenen Obligationen nicht statt.
Wien, am 1. Juli 1885. (1423)
Der Verwaltungsrath.

Am 1. Juli d. J. beginnt die Ausreichung neuer Zinsscheinbogen zu den 4½ pCt. Schleswigschen Prioritäts-Obligationen.

Zur Erlangung dieser Zinsscheinbogen sind die Talons der letzten Zinsscheinbogen zu den genannten Obligationen mit einem arithmetisch geordneten Verzeichnisse nach bestimmtem Formulare einzureichen.

Unsere Hauptkasse in Altona und unsere Betriebskassen in Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg werden die Talons und Verzeichnisse, vom gedachten Tage ab, an jedem Wochentage von 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachmittags entgegennehmen, und wird erstere thunlichst sofort die neuen Zinsscheinbogen ausreichen. Die Betriebskassen geben jedesmal, und die Hauptkasse in den Fällen, wenn die sofortige Ausreichung nicht thunlich ist, dem Einreicher über den Empfang der Talons ein schriftliches Anerkenntniss.

Formulare zu den einzureichenden Verzeichnissen werden vom 30. d. M. ab bei den Ausgabestellen kostenfrei verabfolgt.
Altona, den 21. Juni 1885. (1424)
Königliche Eisenbahndirektion.

VI. Submissionen.

Kgl. Bayrische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der General-Direktion der K. Verkehrs-Anstalten, Bauabtheilung zu München werden
Montag, am 13. Juli 1885, Vormittags 9 Uhr,
bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Sektion nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der
allgemeinen schriftlichen Submission
an den Meistbietenden vergeben werden, nämlich:
die Arbeitslose I und II der Lokalbahn Weiden-Vohenstrauss 5 381,5 bezw. 5 730,3 Meter lang zwischen Neustadt a/W. und Floss gelegen, enthaltend nach den Kostenvoranschlägen:

	Loos I. M.	Loos II. M.	Zusammen M.
Eigentliche Erdarbeiten	81 135	27 889	109 024
Vollendung der Wegübergänge	1 727	—	1 727
Kunstbauten	31 906	5 852	37 758
Bahnunterbau	9 184	4 853	14 037
Summa	123 952	38 594	162 546

Es kann sowohl auf jedes einzelne Loos, als auch auf beide zusammen als ein Akkordobjekt submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt
für das I. Loos 7 500 M.,
für das II. Loos 3 500 M.,

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Sonntag, den 12. Juli 1885, Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem obenangegebenen Verakkordirungstermine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Kautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen. (1425 H&V)
Mkt. Redwitz, im Juni 1885.
Kgl. Bayr. Eisenbahnbau-Sektion.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.

Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate

für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

GEBR. KÖRTING

Hannover

construiren und empfehlen

Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

VII. Bilanzen.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1884.

Passiva.

		M.	M.
1	Stamm-Aktienkapital	—	36 000 000,—
2	Werth des Restbetrages der Annuität	—	47 452 527,—
3	Prioritäts-Obligationen:		
	a) Prioritäts-Obligationen I. Emission à $4^1/_2$ pCt.	9 057 300,—	
	b) Prioritäts-Obligationen II. Emission à 4 pCt.	3 400 000,—	12 457 300,—
4	Amortisation der Annuität	—	2 735 172,—
5	Amortisation der Prior.-Obligat. I. Emission	—	542 700,—
6	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Salzderhelden-Einbecker Bahn	—	120 000,—
7	Verwendung des Reservefonds für Erweiterungen	—	4 214 706,31
8	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat ($1^1/_2$ pCt. von 36 000 000 M. Stamm-Aktienkapital)	—	540 000,—
	Summa	—	104 062 405,31

Aktiva.

		M.
1	Baukosten: Für die im Betriebe befindlichen Strecken: Braunschweig-Vechelde-Landesgrenze Braunschweig-Oschersleben Jerxheim-Helmstedt Büddenstedt-Trendelbusch Wolfenbüttel-Harzburg Börssum-Kreiensen Kreiensen-Holzminden-Landesgrenze Börssum-Jerxheim Braunschweig-Helmstedt nebst Verbindungsbahn nach der Hannoverschen Bahn auf dem Bahnhofe Braunschweig Seesen-Badenhausen-Landesgrenze Salzderhelden-Einbeck Neuekrug-Langelsheim Goslar-Langelsheim Goslar-Grauhof einschliesslich der Betriebsmittel. Für den Neubau der Bahn Braunschweig-Hildesheim, deren Bau sistirt ist	103 021 742,37
2	Bestand des Baufonds ultimo 1884 in baarem Gelde	500 662,94
3	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat pro 1884 ($1^1/_2$ pCt. von 36 000 000 Mark Stamm-Aktienkapital	540 000,—
	Summa	104 062 405,31

Braunschweig, den 10. Juni 1885. (1426)

Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn.

W. Lentze in Einbeck
(Provinz Hannover),
Asphalt-Dachpappen- und Holzcement-Fabrik.
Ausführung von *einfachen und doppellagigen*
Pappbedachungen, Holzcement-Dächern.
Asphaltirung von Fußböden aller Art. Isolirung von Fundamenten. Ueberklebungen und Reparaturen alter Pappdächer
unter langjähriger Garantie.
Materialien billigst.
Broschüren, Detailzeichnungen, Kostenanschläge, Anleitung zur Ausführung. Zeugnisse etc. gratis und franco.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,
Zweigfabriken unter gleicher Firma:
Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:
Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.
Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.
Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Die Königlich Sächsische Werkmeisterschule zu Chemnitz

eröffnet am 5. October 1885 einen neuen Lehrcurs der mechanischen Abtheilung (für Maschinenbauer, Schlosser, Spinner etc.) und einen neuen Lehrcurs der Abtheilung für Färber (Färberschule). Anmeldungen haben bis zum 15. September zu erfolgen. Der unterzeichnete Director ertheilt auf Erfordern nähere Auskunft. Die Eröffnung des neuen Lehrcurses der mit der Werkmeisterschule verbundenen Müllerschule erfolgt zu Ostern jeden Jahres.

Chemnitz, am 24. Juni 1885. Regierungsrath **Dr. Wunder.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 52. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Juli 1885.

Dieser Nummer liegt das Inhalts-Verzeichniss pro I. Semester 1885 bei.

Die gegenwärtige Lage der Französischen Tarifreform.

Die seitens der Französischen Regierung im Jahre 1883 mit den grossen Eisenbahngesellschaften gepflogenen Verhandlungen haben bekanntlich*) zu dem Abschluss der sogenannten Konventionen geführt, Vereinbarungen, welche u. a. hauptsächlich den Zweck hatten, die von der öffentlichen Meinung seit lange gebieterisch geforderte Tarifreform endlich herbeiführen.*)

Man hat über die Ausführung dieser Tarifreform — abgesehen von der mit der Ostbahn abgeschlossenen Uebereinkunft (siehe No. 34 S. 445 und No. 35 S. 454), auf Grund deren für diese Bahn im August v. J. neue Tarife in Kraft getreten sind — wenig gehört. Wir freuen uns deshalb, aus dem stenographischen Sitzungsbericht der Französischen Abgeordnetenkammer vom 2. Juli d. J., welchen der „Moniteur officiel" vom 3. Juli veröffentlicht, über die Lage der Angelegenheit neueste und zuverlässige Auskunft zu erhalten.

Bei der Diskussion über den zur Berathung stehenden Etat des Arbeitsministeriums nahm der Abgeordnete Lebaudy Veranlassung, die Aufmerksamkeit des Hauses auf die Art und Weise der Ausführung der im Jahre 1883 mit den Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Konventionen zu lenken. Derselbe führte folgendes aus:

Wie bekannt, sind diese Konventionen zweierlei Art: sie betreffen einerseits die technischen Angelegenheiten und den finanziellen Theil des Vertrages, andererseits, den Betrieb der Gesellschaften.

Die technischen und finanziellen Fragen sind in den letzten beiden Jahren zwischen der Regierung und den Gesellschaften geordnet worden. Ich frage nun den Herrn Minister, in welchem Stadium sich zur Zeit die Tariffrage befindet und möchte noch zuvor einige andere Fragen an denselben richten. Auch will ich versuchen, die Aufmerksamkeit des Hauses auf die Wichtigkeit dieses Theiles der Konventionen zu lenken, indem ich deren Folgen in kommerzieller und ökonomischer Beziehung hervorheben werde. Wie der Versammlung bekannt, hat man in kaufmännischen Kreisen dem Abschlusse dieser Konventionen fast widerspruchslos zugestimmt. (Zwischenruf: Leider!) Sie sagen: Leider! Sie haben Unrecht, denn die Betheiligten, welche hier nicht fehl gehen konnten, haben die Konventionen, als das Minimum ihrer Forderungen verwirklichend, anerkannt, und ich weise darauf hin, dass ich selbst von dieser Tribüne aus die zustimmende Ansicht der Syndikatskammern, welche mehr als hundert tausend Pariser Kaufleute respräsentiren, bekannt gegeben habe.

Die von den Gesellschaften übernommenen Verpflichtungen waren zweierlei Natur: sie betrafen sowohl die Lokal- als auch die Verbandstarife. Die Gesellschaften sollten die Tarife für bestimmte Artikel ermässigen, dieselben einheitlich gestalten und nach den kilometrischen Entfernungen abstufen. Was unsern auswärtigen Handel betrifft, so wurde von den Gesellschaften die Abänderung der Differentialtarife gefordert, welche lediglich eine den fremden Produkten zum Schaden der Französischen Erzeugnisse gewährte Prämie darstellen; die Gesellschaften hatten sich zur Erstellung von Exporttarifen verpflichtet, deren Sätze nicht höher sein sollten, als diejenigen der Tarife für den Transitverkehr, damit so die Französische Industrie der gleichen Vortheile theilhaft würde, welche die fremden Erzeugnisse auf unseren Eisenbahnen geniessen.

Einige Zeit nach Abschluss der Konventionen wurde den Eisenbahngesellschaften die Einreichung von diesbezüglichen Vorschlägen aufgegeben; die erste Gesellschaft, welche diesem Ersuchen entsprochen hat, war die Ostbahn.

Die Vorschläge wurden dem Comité consultatif des chemins de fer (Landeseisenbahnrath) vorgelegt, welches dieselben auch genehmigte. Der definitive Tarif der Ostbahn ist zur allgemeinen Zufriedenheit der betheiligten Handelskreise seit etwa einem Jahre zur Einführung gelangt.*)

Die alsdann eingegangenen Vorschläge waren diejenigen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Diese Gesellschaft hatte Verpflichtungen übernommen, welche in dem von uns votirten Gesetze niedergelegt sind. Ich werde mich darauf beschränken, drei oder vier dieser Verpflichtungen anzuführen, und ich kann nur sagen, dass die Befriedigung der seit langem so hart mitgenommenen Industrie Mittelfrankreichs eine grosse sein würde, wenn die vorgeschlagenen Tarife bereits heute zur Anwendung gelangt wären.

Die Mittelmeerbahn-Gesellschaft hatte sich verpflichtet, die Frachtsätze für Getreidetransporte um 10 pCt. zu ermässigen, die

*) Wir beziehen uns auf die im Jahrgang 1883 No. 57 bis 73 unserer Zeitung publizirten bezüglichen Aufsätze.

*) Siehe No. 34 und 35 des laufenden Jahrgangs unserer Zeitung.

Sätze für Bergwerksprodukte um 7 pCt. herabzusetzen und auch die Fracht für Dünger- etc. Transporte zu reduziren.

Was den ausländischen Verkehr betrifft, so sollte, gleich allen übrigen Gesellschaften, auch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die Differentialtarife aufheben, welche der Französischen Produktion Konkurrenz bereiten, und ferner Exporttarife zu gleich niedrigen Sätzen, wie diejenigen der Transittarife herstellen. Endlich, da ja jeder Vertrag der Genehmigung bedarf, sollte eine Spezialkommission die Regelung der Frage der Import- und Exporttarife übernehmen, wie dies in dem Gesetze vorgesehen ist. In dieser Kommission sind die Gesellschaften mit berathender Stimme vertreten und es sollte, falls diese Kommission den Ansichten der Gesellschaften nicht beitreten zu können glaubte, innerhalb einer Minimalfrist von zwei Monaten eine neue Berathung stattfinden. Es blieb somit der Regierung die definitive Entscheidung, da nach Ablauf obiger Frist ihr Beschluss ein endgültiger wurde, und es ist zu hoffen, dass der Herr Minister uns nunmehr die ratifizirte Konvention mit der Mittelmeerbahn alsbald vorlegen wird. Die Verträge mit den übrigen Gesellschaften werden voraussichtlich demnächst gleichfalls abgeschlossen werden.

Für heute will ich mich daher begnügen, folgende Fragen an den Herrn Arbeitsminister zu richten:

Zu welchem Zeitpunkte glaubt derselbe den Vertrag mit der Paris-Mittelmeerbahn abschliessen zu können?

Zu welchem Zeitpunkte werden wir den bereits eingehend vorbereiteten Vertrag mit der Nordbahn erhalten?

Endlich, wann wird uns der Vertrag mit der Orléansbahn, Südbahn und der Westbahn vorgelegt werden? (Beifall.)

Minister Demôle dankt, in Erwiderung auf die Ausführungen des Vorredners, dafür, dass ihm Gelegenheit gegeben werde, dem Hause nähere Mittheilungen über den Stand der mit den verschiedenen Gesellschaften über die Reform der Tarife eingeleiteten Verhandlungen zu machen. Derselbe äussert sich wie folgt:

Ich werde mir erlauben, zunächst einige Worte über die Lokaltarife der verschiedenen Bahnen zu bemerken und hierbei einen kurzen historischen Rückblick auf die Entwickelung der Angelegenheit vom Tage nach dem Abschluss der Konventionen und des Gesetzes vom 20. November 1883 an werfen, durch welches diese Konventionen genehmigt worden sind. (Hört! Hört!)

Wir haben zuerst mit der Ostbahn zu thun gehabt, welche am 5. Februar ihre als definitive anzusehenden Vorschläge einreichte. Nachdem dieselben seitens des Comité consultatif des chemins de fer und einer Spezialkommission von 9 Mitgliedern geprüft worden, ist es gelungen, die Ostbahn auf Grund erneuter Verhandlungen zur Gewährung erheblicher Ermässigungen zu bewegen. Die neuen Tarife sind seit dem 14. August 1884 — wie ich wohl behaupten kann — zur allgemeinen Zufriedenheit der Bevölkerung des Verkehrsgebietes dieser Gesellschaft in Kraft. (Sehr gut! Sehr gut!)

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat ihre Vorschläge etwas später eingereicht, nämlich am 31. Dezember 1884. Ich kann davon absehen, hervorzuheben, dass die grössere Ausdehnung des Netzes dieser Bahn und die Komplikation der in Frage stehenden Interessen die Prüfung langwieriger und schwieriger gestaltet haben

Ich füge noch hinzu, dass, um zu dem von aller Welt angestrebten einheitlichen Ziele zu gelangen, mein Herr Amtsvorgänger geglaubt hat, diese Vorschläge denselben Kommissionen unterbreiten zu sollen, welche die Anträge der Ostbahn geprüft haben.

Nach eingehendem Studium der Frage und Abhaltung von 35 Sitzungen seitens des Comité consultatif und der Spezialkommission ist man am 31. März 1885 zu einem vorläufigen Resultat gekommen. Ich muss hier noch hervorheben, dass sich eine erhebliche Meinungsverschiedenheit zwischen den Ansichten des Comité consultatif und den Ansprüchen der Gesellschaft herausgestellt hat. Bereits einige Tage später, nämlich nach Einsetzung der gegenwärtigen Regierung, theilten wir die Vorschläge und Monita des Comités der Gesellschaft mit, worauf in neue Verhandlungen eingetreten wurde. Ich habe lebhaft gewünscht, dass die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch Theilung ihrer Vorschläge gewissen, sehr zu würdigenden und sehr berechtigten Interessen entgegengekommen wäre. Allein die ertheilte Antwort war eine vollständig negative: die Gesellschaft besteht absolut darauf, dass das von ihr vorgeschlagene System ungetheilt zur Annahme gelange. (Zwischenrufe: „Ah, Ah! das wundert uns nicht, das ist ja der Staat im Staate!")

Die Gesellschaft hat also ihre Vorschläge nicht theilen wollen und sich geweigert, diejenigen derselben, welche sich auf den Kohlentransport und die Bergwerksprodukte in dem Loirebassin beziehen, ausscheiden und besonders berathen zu lassen (Unterbrechungen und Murren links: „Das sind die Versprechen, die gemacht wurden, damit wir die Konventionen genehmigten!") Seit dieser Zeit sind wir in neue Verhandlungen mit der Gesellschaft eingetreten.

Ich habe vor drei Wochen in Lyon gesagt, dass wir hoffentlich bald zu einer definitiven Lösung gelangen werden. Ich glaube, diese Zustände können nicht länger bestehen und habe genügendes Vertrauen in den gesunden Sinn und den Patriotismus der Verwaltung dieser Bahn (Murren links), um annehmen zu können, dass wir in kurzer Zeit bei etwas gutem Willen auf beiden Seiten dahin gelangen werden, die Wünsche des Französischen Handels zu befriedigen. (Zuruf auf der äussersten Linken: „Das ist die Moral der Konventionen!")

Die Nordbahn hat ihre Vorschläge am 1. März 1884 eingereicht und ist das Studium derselben beendigt. Die Handelskammern haben ihr Gutachten abgegeben und das Comité consultatif konnte am 1. Juli cr. mit der Behandlung der Angelegenheit beginnen. Ich hoffe also, dass vor den Ferien oder wenigstens beim Wiederzusammentritt der Kammern die Erörterungen abgeschlossen sein werden und dass wir mit der Nordbahn keine Schwierigkeiten haben werden, welche die Angelegenheit verzögern könnten.

Die Orléansbahn hat ihre Vorschläge am 28. Oktober 1884 eingereicht, also ebenfalls vor der Einsetzung der jetzigen Regierung.

Das Comité consultatif wird sich in Kürze mit der Orléansbahnkonvention beschäftigen.

In betreff der Westbahn ist zu bemerken, dass deren Vorschläge vom Monat Dezember 1884 datiren und dass die vorgängige Enquete noch nicht abgeschlossen ist.

Was nun endlich die Südbahn betrifft, so ist hervorzuheben, dass die vom 13. November 1884 datirten Vorschläge derselben völlig unannehmbar sind und dass sie auch nicht einmal als Ausgangspunkt der Berathungen dienen konnten. Es war dies die einstimmige Ansicht des Comié consultatif.

Wir haben deshalb der Südbahn diese Vorschläge zur gänzlichen Umarbeitung zurückgegeben, die neuen Vorschläge sind indessen bis heute noch nicht wieder eingegangen. Ich kann die Gesellschaft nur dringend auffordern, solche neue Vorschläge vorzulegen, welche dem Geiste und dem Buchstaben der Konventionen mehr entsprechen, als die erst eingereichten.

Soweit die Lokaltarife. —

Was die Import-, Export- und Transittarife betrifft, weiss die Versammlung, dass die von den einzelnen Gesellschaften eingegangenen Verpflichtungen in erster Reihe bezüglich der Importtarife darauf hinzielten, diese Tarife insoweit zu beseitigen, als dieselben mit den ökonomischen Voraussetzungen unseres Zolltarifes in Widerspruch standen.

Was die Transittarife betrifft, so versprachen die Gesellschaften, dieselben in denjenigen Verkehren zu erstellen, in welchen man sie für nützlich halten würde. Endlich übernahmen es die Gesellschaften, auf die exportirten Französischen Produkte diejenigen Transitsätze anzuwenden, welche bei den gleichartigen fremdländischen Produkten zur Anwendung gelangen.

In allen diesen Fragen spielen die Handelskammern eine wichtige Rolle; es handelt sich um ein sehr ernstes Studium, das mit Nutzen nur an Ort und Stelle gemacht werden kann.

Ein unter dem 26. Januar 1884 erlassenes Rundschreiben der Regierung fordert nun alle Handelskammern auf, derselben alle diejenigen Punkte zu bezeichnen, auf welche sich die neuen Abmachungen erstrecken sollen. Ich kann nicht verschweigen, dass nur sehr wenige Kammern dieser Aufforderung entsprochen haben.

Es musste am Schlusse des Jahres 1884 ein zweites Rundschreiben erlassen werden, welches den Termin der Vorlage unter der Androhung auf den 1. Februar 1885 festsetzte, dass meine Verwaltung die Reklamationen eintretenden Falles unberücksichtigt lassen würde.

Das ist der heutige Stand der Sache: die Handelskammern haben nunmehr — wenn auch nicht alle — so doch in grosser Anzahl ihre Reklamationen formulirt, und meine Verwaltung wird alsbald diejenigen Punkte näher bezeichnen können, in welchen Remedur zu schaffen sein wird. Es muss jedoch bemerkt werden, dass überall da, wo diese Massregeln zur Erhöhung von Tarifsätzen oder zur Einführung von Ausnahmesätzen, aus denen die ausländischen Produkte Nutzen ziehen könnten, Anlass geben würden, vorgezogen werden muss, das von den Handelskammern angestrebte Ziel, das heisst die einheitliche Gestaltung der Tarife für die fremdländischen Waaren zu erreichen.

Sie werden hieraus entnehmen können, dass man zur Erreichung dieses Zieles die Zusammensetzung der Lokaltarife der einzelnen Bahnen kennen muss

So liegt also die Sache. Ich glaube nicht nöthig zu haben, hinzufügen zu müssen, dass meine Verwaltung davon überzeugt ist auf dem eingeschlagenen Wege den Wünschen der Industrie und des Handels entgegenkommen zu können. Wir thun jetzt und werden in Zukunft alles thun, um dieses Ziel zu erreichen. (Beifall.)

Der Abg. Lebaudy findet, dass die Worte des Ministers nicht gerade ermuthigend wirken.

Der Herr Minister — so führte er aus — hat uns gesagt, dass er nahe daran war, einen Abschluss mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu erzielen, dass er sich indessen mit dieser Gesellschaft nicht einigen konnte. Ich vermag nicht zu übersehen, wann diese Situation sich ändern wird, und doch gibt es ein Mittel, aus dem Dilemma zu kommen. Der Herr Minister sollte dasselbe anwenden: es ist dasjenige, welches aus dem Wortlaute der Konventionen hervorgeht, den ich vorhin anführte, und welcher dem Minister das Recht verleiht, aus eigener Autorität die Tarife festzusetzen, nachdem er dieselben der Spezialkommission zweimal zur Beschlussfassung vorgelegt hat. Setzen wir den Fall, dass diese Gesellschaft sich nicht mit dem Minister einigt, nach Ablauf welcher Zeit gedenkt derselbe alsdann zu handeln? Man möge nicht vergessen, dass bis zur Einführung der neuen Tarife den Lyoner Arbeitern monatlich 500 000 Frcs. Schaden zugefügt wird! Aber das ist noch nicht alles. Der Herr Minister hat uns soeben gesagt, dass er mit den Gesellschaften in Verhandlung steht, er hat uns ferner Daten mitgetheilt, aber nach dem schleppenden Gange, mit welchem diese Verhandlungen bisher geführt worden sind, müssen wir befürchten, dass auch die übrigen nicht viel schneller beendet werden. (Abg. Clémenceau: Güterzugs-Geschwindigkeit!) Natürlich! Was mich aber in bezug auf die Zukunft unseres Handel am meisten beängstigt, das ist die oben gehörte Erklärung des Herrn Ministers, dass man an die Reform der Import-, Export- und Transittarife nicht eher herangehen wolle, bis die Lokaltarife feststehen. Wenn man in dieser Weise fortfährt, sind 10 Jahre dazu erforderlich. So lange können wir indessen nicht zuwarten. Ich werde dies mit einigen Zahlen belegen und mehrere Französische Industrien herausgreifen, damit sie sehen, in welcher Lage diese sich befinden.

Die Spinnereibesitzer in Rouen können das Garn aus der Schweiz beziehen, wo es billiger als in Frankreich ist, weil dort überhaupt alles billiger ist und die Zölle nicht so schwer wiegen.

Statt also in Epinal zu kaufen, kauft der Spinnereibesitzer in Basel. Welche Frachtsätze bestehen nun auf der Ost- und Westbahn für Baumwollgarne? Dieselben betragen von Basel bis Rouen pro Tonnenkilometer nur 7 Centimes 1 Millime. Kauft derselbe Industrielle dagegen die Rohstoffe in Epinal, so kostet der Transport 12 Centimes pro Tonnenkilometer! Kommen wir zu einem andern Produkte: dem Porzellan; es ist dies ein mittelfranzösisches Erzeugniss aus Limoges, Creil, Montereau und andern Gegenden. Es wird aber auch jetzt viel Porzellan in England fabrizirt und das Englische Porzellan ist gegenwärtig Mode. Wie steht nun unsere Industrie in dieser Beziehung: der Importtarif der Nordbahn stellt sich auf 5 Centimes 7 Millimes pro 1 000 kg. Wollen Sie dagegen die Waare von irgend einer Station des Nordbahnnetzes versenden, so müssen sie 9 Centimes bezahlen. Bezieht man also die Waaren aus England, so erhält man eine Prämie von 3,5 bis 4 Centimes pro Tonne und Kilometer! Die Schuld hieran kann nur denen zur Last gelegt werden, welche die Ausführung der mit den Gesellschaften geschlossenen Verträge nicht überwachen. Gehen wir ferner zum Tapetenpapier über, dessen Herstellung eine bedeutende Industrie Frankreichs ausmacht. Beim Import der Tapeten verlangt die Nordbahn 7 Centimes 1 Millime; kauft man dieselben aber in Mans, so lässt sich die Westbahn 10 Centimes bezahlen. Wenn man nun endlich die Tapeten in England kauft und dieselben über Hâvre einführt, so berechnet die Westbahn gar nur 6½ Centimes (Bewegung, Zurufe links).

Ich komme nun zu einer anderen Branche der Französischen Industrie: Eisenartikel, Wagnerarbeit, Gusseisen und alle metallischen Produkte.

Wenn diese Artikel von England nach Italien durch Frankreich gehen, werden sie nach dem Verbandstarife (Nord- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) von 6 Centimes pro Tonne und Kilometer befördert. Wendet man sich dagegen an einen Fabrikanten in Rouen oder Paris, so kommt der Tarifsatz von 8 Centimes 2 Millimes zur Anwendung.

Dies mag genügen; ich könnte noch von den Weinen sprechen, welche aus Spanien kommen und von vielen andern Produkten; aber die Beispiele, welche ich angeführt und welche einem Berichte der Pariser Handelskammer entnommen sind — der dem Herrn Minister nicht unbekannt ist — dürften genügen, um zu zeigen, mit welcher Ungeduld die Französische Industrie auf die Ausführung der Konventionen wartet.

Ich sage die Ausführung der Konventionen und ich wiederhole es: die Konventionen hatten vielleicht manche Missstände im Gefolge, aber sie haben den grossen Vortheil gehabt, das Budget zu entlasten (Widerspruch auf verschiedenen Bänken). Ich nehme keinen Anstand, zu behaupten, dass der Finanzminister nicht in der Lage gewesen wäre, das Gleichgewicht des Budgets herzustellen, wenn wir die durch die öffentlichen Arbeiten hervorgerufenen ausserordentlichen Ausgaben direkt und ohne Vermittelung der Eisenbahngesellschaften hätten aufbringen müssen.

Ohne dass eine weitere Aeusserung des Arbeitsministers erfolgte, wurde dann nach einigen persönlichen Bemerkungen seitens einiger Abgeordneten die Diskussion geschlossen und in hierauf folgender Abstimmung das Budget des Arbeitsministeriums genehmigt. —

Jedenfalls geht aus vorstehenden Kammerverhandlungen und den Erklärungen des Arbeitsministers soviel hervor, dass die Französische Tarifreform erst an den ersten Anfängen steht und wenigstens noch Jahre vergehen werden, bis dieselbe zur vollständigen Durchführung gelangt.

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Die Schweizer Bundesregierung hat die Regierungen, welche an den früheren Konferenzen, betreffs Vereinbarung über das internationale Eisenbahn-Frachtrecht, betheiligt waren, zu einer Schlusskonferenz am 28. September nach Bern eingeladen. Beigegeben ist dem Cirkularschreiben eine Broschüre, enthaltend die Aenderungen, welche die Deutsche Reichsregierung zu dem Vertragsentwurf von 1881 beantragt hat.

Ausführung des Gesetzes wegen Abänderung des Zolltarifs.

Die Bundesraths-Ausschüsse für Zölle und Steuern und Handel und Verkehr beantragen zur Ausführung des Gesetzes wegen Abänderung des Zolltarifs folgende Massregeln:

„1. Den Reichskanzler zu ermächtigen, die infolge der Abänderung des Zolltarifs und durch die seit dem 1. Januar d. J. vom Bundesrath beschlossene Aenderung der Tarasätze und des Verzeichnisses der Massengüter nothwendigen Aenderungen des statistischen Waarenverzeichnisses, sowie des Verzeichnisses der Massengüter als „vorläufige" Aenderungen dieser Verzeichnisse festzustellen und behufs Instruirung der Zollstellen seitens der Bundesregierungen zum Druck zu bringen;

2. den Reichskanzler zu ersuchen, baldigst einen Entwurf zu einem neuen statistischen Waarenverzeichniss und Verzeichniss der Massengüter aufstellen zu lassen und dem Bundesrath vorzulegen;

3. die Bestimmungen der Dienstvorschriften, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs etc., hinsichtlich der Nachweisung des Verkehrs mit Getreide und Mühlenfabrikaten in Mühlenlagern getroffenen Bestimmungen analog auch für die Nachweisung des Veredelungsverkehrs mit Oelfrüchten als massgebend zu erklären."

Tilsit-Insterburg.

Nachdem die Auflösung bereits am 1. Juli 1884 erklärt worden und die für den Umtausch der Aktien gegen Staatsschuld-Verschreibungen festgesetzte Frist abgelaufen ist, fordert die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg die Inhaber von Stammprioritäten auf, die auf ihre Titres entfallenden Baarbeträge in Empfang zu nehmen; auf eine Stamm-Prioritätsaktie kommen 500 ℳ baar, während die Stammaktien eine Berücksichtigung nicht finden.

Berlin-Stettin.

Die am 1. Januar 1885 begonnene Auflösung der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft endete formell am 30. Juni, so dass nunmehr an den Bestand dieser Gesellschaft nur noch ihre ehemaligen Prioritätsobligationen erinnern, die Staatspapiere geworden sind, aber den alten Namen noch weiter führen.

Preussische Staatsbahnen.

In den Kreisen der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung wird, wie dem „Berl. Akt." berichtet wird, zur Zeit nach einer gegebenen Anregung erwogen, ob ein Bedürfniss bestehe, ein Abonnement einzuführen, welches entsprechende Fahrpreis-Ermässigungen gewährt für beliebig öftere Benutzung a) sämmtlicher Linien des Preussischen Staatsbahnnetzes; b) sämmtlicher Linien eines Direktionsbezirkes, oder c) sämmtlicher Linien eines noch engeren Kreises, z. B. eines Kohlen- oder Hüttenbezirkes. Die Königlichen Direktionen sind angewiesen, die Meinung der Eisenbahnräthe über die Bedürfnissfrage einzuholen.

Getreidesendungen.

Von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist, wie der „Berl. Akt." berichtet, eine Enquete angeordnet worden: a) ob und inwieweit es möglich erscheint, durch Frachtermässigungen — bis zu den Minimalsätzen des seit langer Zeit im Bereiche des Direktionsbezirks Bromberg bestehenden Ausnahmetarifs für weitere Entfernungen, minimal etwa 400 km — Getreide (bezw. welche Arten desselben) in grösserem Umfange als bisher von den östlichen Produktionsgebieten den mittleren und westlichen Märkten auf der Eisenbahn zuzuführen? b) ob und inwieweit derartigen, zu Gunsten der östlichen Provinzen einzuführenden Massnahmen wichtige Interessen anderer Landestheile entgegenstehen? c) ob event. aus dem Umstande, dass der Ausschluss fremder Produkte von den etwa zu gewährenden Frachtermässigungen vertragsmässig nicht angängig, auch praktisch undurchführbar sein würde, erhebliche Bedenken gegen eine solche Massregel herzuleiten sein möchten? Bei der Wichtigkeit der Angelegenheit haben Erörterungen zwischen sämmtlichen

Preussischen Staatsbahn-Verwaltungen stattgefunden, um gemeinsame Gesichtspunkte aufzustellen, nach denen die Enquete vorzunehmen sei.

Haftpflicht bei Waggonsendungen.

Die „Schles. Ztg." schreibt: „Ein kürzlich vom Landgericht Breslau gefälltes Erkenntniss gibt Anlass, auf eine Bestimmung aus dem Gütertarif für Deutsche Eisenbahnen vom 1. Februar 1883 aufmerksam zu machen, welche in den Kreisen der Interessenten noch nicht genügend bekannt zu sein scheint. Der Tarif bestimmt nämlich, dass diejenigen Güter, welche weder zu den Frachtsätzen des Eil-Stückguts noch des Stückguts zur Verladung gelangen, seitens der Versender und Empfänger auf- und abzuladen sind, sofern nicht die Eisenbahnverwaltung diese Leistungen gegen die in dem betreffenden Lokaltarife bestimmten Gebühren selbst übernimmt. Geschieht dies auf ausdrücklichen Antrag der Versender oder Empfänger, so sind die zur Verfügung gestellten Arbeiter nicht als Beauftragte der Eisenbahnverwaltung, sondern als Beauftragte des Versenders bezw. Empfängers anzusehen. Es unterbleibt also in diesem Falle — und dies ist von Interessenten wohl zu beachten, damit sie sich vor Schaden bewahren — die im § 63 des Betriebsreglements ausgesprochene Haftpflicht der Bahnverwaltung. Nachdem die Güter bei der Uebergabe des Waggons zum Ausladen als vorhanden richtig festgestellt sind, hat die Eisenbahn für dieselben weiterhin nicht mehr zu haften. Die Entladung geschieht somit auf Gefahr des Empfängers und Versenders und der betreffende Interessent hat durch geeignete Aufsicht bei der Entladung sich gegen Verluste zu schützen. Ein kürzlich hier gegen die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn angestrengter auf Ersatz eines angeblich abhanden gekommenen Kollo gerichteter Prozess, welcher durch zwei Instanzen gegangen ist, beweist, dass diese eigentlich ungemein einfache und sehr naheliegende Bestimmung des Tarifs auch von denjenigen Interessenten, welche unzweifelhaft oft in die Lage kommen, dieselbe beachten zu müssen, keineswegs genügend und richtig gewürdigt wird. Wer sich vor Schaden hüten will, sorge bei der Entladung von Waggonsendungen für ausreichende Aufsicht.

Puschkowa-Ströbel eröffnet.

Am 10. Juli cr. wird von der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau die Neubaustrecke Puschkowa-Zobten-Ströbel mit der Haltestelle Rogau und den Stationen Zobten und Ströbel dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf den genannten Stationen und der Haltestelle Rogau unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern, sowie auf der bereits am 1. September v. Js. für den Güterverkehr eingerichteten Haltestelle Puschkowa auch Abfertigung von Personen und Reisegepäck statt. (Siehe Bekanntm. S. 666.)

Frankfurter Centralbahnhof.

Die in ihren Grössen- und Raumverhältnissen wenig übertroffenen Frankfurter Centralbahnhofs-Anlagen sind, wie der „Berl. Akt." schreibt, mit dem Aufbau dreier mächtiger Gerüste, mittelst welcher die Montirung der Eisenkonstruktionen für die drei Einsteigehallen hergestellt wird, ihrer Vollendung um ein beträchtliches Stück näher gerückt. Während der verflossenen vier Baujahre wurden die bedeutendsten Kunstbauten, an denen diese Anlage so reich ist, bestehend in zahlreichen Unter- und Ueberführungen, Durchlässen, Viadukten und Brückenbauten, sowie die Aufhöhung des mehrere Millionen Kubikmeter erfordernden Terrains fast gänzlich fertiggestellt. Von dem Empfangsgebäude steht bis jetzt das Parterre im äusseren Mauerwerk fertig und wird dessen Vollendung zum nächsten Frühjahr erstrebt, worauf der Abbruch der alten Bahnhofsanlagen erfolgen soll.

Die internationale allgemeine Telegraphenkonferenz in Berlin.

Nach den Bestimmungen des internationalen Telegraphenvertrages finden bekanntlich von Zeit zu Zeit, etwa alle 5 Jahre, Telegraphenkonferenzen statt, welche aus Abgesandten der Verwaltungen der vertragschliessenden Staaten und der grossen Kabelgesellschaften gebildet werden. Diese Konferenzen dienten zu Berathungen darüber, welche Aenderungen in den Vorschriften und im Tarifwesen für den internationalen Telegraphendienst aus Rücksicht auf die im Gebiete der Elektrotechnik gemachten neuen Erfindungen und Erfahrungen und mit Rücksicht auf die steigenden Anforderungen des Verkehrs erforderlich würden. Auf der letzten, im Jahre 1879 in London abgehaltenen Konferenz wurde als Sitz der nächsten Konferenz Berlin gewählt und die Zeit des Zusammentritts auf das Jahr 1884 bestimmt, demnächst aber auf 1885 verschoben. Dieselbe findet nunmehr am 10. August dieses Jahres statt. Auf dieser Konferenz werden nicht nur sämmtliche Telegraphenverwaltungen Europas, sondern auch eine Anzahl Staaten der übrigen Erdtheile, sowie fast alle grossen Kabelgesellschaften vertreten sein. Der Berliner Magistrat hat infolge einer Mittheilung des Staatssekretärs Dr. v. Stephan, betreffend die bevorstehende Konferenz, beschlossen, sich mit der Frage zu beschäftigen, ob nicht die Konferenz feierlich zu empfangen und zu begrüssen sei.

Bepflanzung der Sicherheitsstreifen längs der Eisenbahnen in den Königlichen Forsten mit Obstbäumen.

Nachstehender Erlass des Herrn Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten vom 14. April 1885, betreffend die Bepflanzung der Sicherheitsstreifen längs der Eisenbahnen in den Königlichen Forsten mit Obstbäumen, ist den Königlichen Eisenbahndirektionen durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. v. M. zur Kenntnissnahme mitgetheilt worden.

Cirkular an die Königlichen Regierungen vom 14. April 1885, betreffend die Bepflanzung der Sicherheitsstreifen längs der Eisenbahnen in den Königlichen Forsten mit Obstbäumen.

Es ist die Frage angeregt worden, ob die im forstfiskalischen Besitze befindlichen Sicherheitsstreifen längs der Eisenbahnen nicht wenigstens theilweise durch Anpflanzung einer oder mehrerer Reihen von Obstbäumen rentabel gemacht werden können. Allerdings würden diejenigen Flächen von vorn herein auszuscheiden sein, welche nach ihrer Bodenbeschaffenheit, klimatischen Lage oder wegen benachbarter verdämmender Holzbestände hierzu ungeeignet erscheinen, ebenso diejenigen, deren Bepflanzung dem Interesse der Eisenbahnverwaltung zuwiderläuft. Ueber diesen Punkt würden die betreffenden Behörden zunächst zu befragen sein. Die Königliche Regierung (Finanzdirektion) wolle diesen Gegenstand einer eingehenden Erwägung unterziehen und dabei berücksichtigen, dass bei der zu treffenden Entscheidung nicht lediglich die Steigerung der Forsteinnahmen in Betracht kommt, sondern besonderes Gewicht auch auf die Anregung zu legen ist, welche die ländliche Bevölkerung zur Ausdehnung rationeller Obstkultur erhalten würde.

Dem Berichte der Königlichen Regierung (Finanzdirektion), event. unter Vorlegung einer nach Oberförstereien geordneten Nachweisung über die in Betracht kommenden Flächen, wobei die zu kultivirenden Obstsorten zu bezeichnen sind, sehe ich binnen 3 Monaten entgegen.

Aktienumtausch verstaatlichter Eisenbahnen.

Für den Umtausch der Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien verstaatlichter Eisenbahnen in Konsols sind, wie aus den Bekanntmachungen der Königlichen Eisenbahndirektionen ersichtlich ist, die aus der unten folgenden Zusammenstellung ersichtlichen Fristen bewilligt.

Bei den nachstehend nicht mitaufgeführten verstaatlichten Eisenbahnen ist die für den Umtausch der Aktien bewilligt gewesene Frist bereits abgelaufen.

Name der Eisenbahn-Gesellschaft	Der Umtausch der Stammaktien und Stamm-Prioritätsaktien	
	hat begonnen am	ist gestattet bis
Altona-Kieler	2. Januar 1885	31. Dezember 1885
Bergisch-Märkische	2. Januar 1883	auf weiteres
Berlin-Anhaltische	2. Oktober 1882	auf weiteres
Berlin-Hamburger	16. März 1885	15. März 1886
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	1. Juni 1885	31. Mai 1886
Köln-Mindener	1. Oktober 1881	auf weiteres
Magdeburg-Halberstädt.	Litt. B. 1. Oktober 1880 Litt. A. 1. Juli 1881 Litt. C. 1. April 1882	auf weiteres
Oberschlesische[1]	1. Dezember 1884	31. Dezember 1885
Oels-Gnesener	1. Oktober 1884	30. September 1885
Rechte-Oder-Ufer	1. Juli 1884	auf weiteres
Rheinische	15. November 1883	auf weiteres
Thüringische	Litt. C. 1. Juli 1882 Litt. B. Ser. A. 1. Oktober 1882 Litt. A. 1. Oktober 1884	Litt. C. u. Litt. B. Ser. A. bis auf weiteres Litt. A. bis 1. Oktober 1885
Schleswigsche[2]	1. April 1885	31. März 1886
Münster-Enschede[2]	1. April 1885	31. März 1886
Halle-Sorau-Guben[2]	1. April 1885	31. März 1886

[1] Für Litt. B. ist der Schlusstermin endgültig.

[2] Die Liquidation der Gesellschaft ist gleichzeitig eingeleitet. Eine Verlängerung der Umtauschfrist ist deshalb als ausgeschlossen bezeichnet.

Preussische Staatsbahnen:

Personal-Nachrichten.

Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektoren Zickler, bisher in Limburg a. d. Lahn, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Wiesbaden, Böhme, bisher in Cöslin, nach Limburg a. d. Lahn als Vorsteher der dortigen Bauinspektion, und Schwarz, bisher in Weissenfels, nach Cöslin als Vorsteher der dortigen Bauinspektion.

Wagendisposition.

Vom 1. Juli 1885 ab ist die Disposition über die Güterwagen auf den Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn mit Ausnahme der Stationen Vechelde, Salzderhelden, Einbeck und Dassel dem Wagenbüreau zu Magdeburg und die Disposition über die Güterwagen auf der Station Vechelde dem Wagenbüreau zu Hannover übertragen, welchem bisher schon die Wagendisposition auf den Stationen Salzderhelden, Einbeck und Dassel überwiesen war.

Hessische Nordbahn.

Die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld als Vorstand der Bahn fordert die Gläubiger derselben auf, da mit dem 1. Juli 1885 das Eigenthum der Hessischen Nordbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn übergegangen ist und die Auflösung der erstgenannten Eisenbahngesellschaft erfolgt, mit ihren event. Ansprüchen sich zu melden.

Holsteinische Marschbahn.

Zu der auf den 29. Juni einberufenen ordentlichen Generalversammlung waren 24 759 Aktien angemeldet. Die Generalversammlung ertheilte die Genehmigung der vom Aufsichtsrath pro 1884 festgesetzten Dividende und zwar 4½ pCt. für die Prioritätsaktien (alte Glückstadt-Itzehoer) = 20,25 ℳ pro Aktie; 5 pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien Lit. B = 22,50 ℳ pro Aktie; 2½ pCt. für die Stammaktien (alte Glückstadt - Elmshorner) = 11,25 ℳ pro Aktie und 2½ pCt. für die Stammaktien Lit. B = 11,25 ℳ pro Aktie. Der Antrag der Direktion auf Uebernahme der Kosten im Betrage von ca. 25 000 ℳ für Herstellung von Ladegleisen etc. auf kleineren Haltestellen auf den Baufonds der Strecke Itzehoe-Heide, sowie die veränderte formelle Redaktion der in der Generalversammlung vom 20. Oktober 1884 beschlossenen Statutenänderungen wurden einstimmig angenommen.

Prignitzer Eisenbahn.

Die Generalversammlung vom 29. Juni hat die beantragten Statutenänderungen genehmigt.

Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft.

In der in Stettin abgehaltenen Generalversammlung wurden sämmtliche Vorlagen genehmigt, u. a. die Aufhebung des Pachtvertrages mit dem Bauunternehmer Herrn Lenz und mehrere Statutenänderungen, welche zum Theil durch das neue Aktiengesetz bedingt waren. Die nach dem Turnus ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes, die Herren Bürgermeister Demuth, Bankier Benjamin Abel und Bürgermeister Meyer wurden einstimmig wiedergewählt. An Stelle des verstorbenen Baurath Schorss wurde Herr Landesrath Denhard zum Mitglied in den Aufsichtsrath gewählt. Dem Jahresbericht entnehmen wir, dass die Entwickelung des Personen- und Güterverkehrs in erfreulicher Weise zugenommen hat und dass auf eine weitere Steigerung der Einnahmen zu rechnen ist. Aktiva und Passiva balanciren für das verflossene Jahr mit 7 147 535 ℳ, die Betriebseinnahmen betragen 556 779 ℳ, die Betriebsausgaben 310 642 ℳ und der Ueberschuss 246 137 ℳ. Als Dividende kommen pro 1884/85 141 750 ℳ zur Vertheilung.

Krefelder Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht der Krefelder Eisenbahn pro 1884 entnehmen wir folgende Daten. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 184 114 ℳ, gegen 170 154 ℳ, aus dem Güterverkehr 92 448 ℳ, gegen 91 770 ℳ, und aus dem Extraordinarium 35 159 ℳ, gegen 33 843 ℳ, zusammen 311 721 ℳ, gegen 295 767 ℳ. Die Ausgaben beliefen sich dagegen auf 189 433 Mark, gegen 187 716 ℳ, so dass ein Ueberschuss verbleibt von 122 288 ℳ, gegen 108 051 ℳ im Jahre 1883. Davon erhält der Erneuerungsfonds 46 618 ℳ, der Reservefonds 1 200 ℳ. An Dividenden werden vertheilt 70 000 ℳ gleich 5 pCt., gegen 4½ pCt. im Vorjahre und auf neue Rechnung werden vorgetragen 9 422 ℳ, gegen 1 768 ℳ. Die Betriebseinnahmen im Personen- und Güterverkehr haben sich gehoben. Der Bericht bemerkt, dass die Zunahme des ersteren um so erfreulicher sei, als sie den Nachtheil, der der Bahn durch die Lokalstrassenbahn auf einer Strecke erwachsen ist, mildert. Sodann wird bemerkt, dass der angesammelte Erneuerungsfonds aufgebracht ist, die Gesellschaft sich aber dem Abschlusse der erheblichsten Erneuerungsarbeiten nähere und nunmehr zur Ansammlung eines genügenden Fonds für die künftig nothwendigen Erneuerungen schreiten wird. Die Kosten des Bahnbaues von Hüls nach Mörs haben sich erheblich höher als angenommen gestellt. Dieselben konnten aus disponiblen Mitteln gedeckt werden, es fehlen jedoch jetzt die Mittel zu weiteren dringend erforderlichen Anschaffungen. Aus diesem Grunde ist die Erhöhung des Aktienkapitals um 100 000 Mark beschlossen. Ein Theil der Verzinsung dieses neuen Aktienkapitals würde, nachdem eine weitere Anzahl von Wagen und Lokomotiven beschafft sind, durch den Wegfall der Wagenmiethen erfolgen können.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

In der am 27. Juni abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde mit an Einstimmigkeit grenzender Majorität die Genehmigung der vorgelegten Bilanz für 1884/85, die Entlastung der Direktion und die Vertheilung einer Dividende von 6 pCt. an die Stamm-Prioritätsaktien, von 5 pCt. an die Stammaktien, ferner die Ueberweisung der Extrareserve des Jahres 1883/84 auf den zu bildenden Dividenden-Reservefonds und die Nachsuchung eines Privilegiums zur Ausgabe von 200 000 ℳ 4½ pCt. Prioritätsobligationen, welche zur Deckung der schwebenden Schulden und der Kosten etwa erforderlich werdender Erweiterungsbauten verwendet werden sollen, endlich die Abänderung des Gesellschaftsstatuts beschlossen.

Lieferung von Eisenbahnmaterial nach Japan.

Gegenwärtig gelangt eine Lieferung von Lokomotiven und Eisenbahnwaggons, die in den Werkstätten des „Hohenzollern" in Düsseldorf und der Eisenbahnwaggon-Bauanstalt van der Zypen und Charlier in Deutz hergestellt worden sind, zur Versendung nach Japan. Es ist dies die erste Lieferung vom Europäischen Kontinent, und besonders bemerkenswerth dürfte es sein, dass es der Deutschen Industrie schon bei der zweiten Lieferung, welche von Europa nach Japan geht, gelungen ist, dem Deutschen Fabrikat den Vorzug zu erringen.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Ueber die am 4. d. M. abgehaltene Versammlung der Aktionäre berichtet die „Nat. Ztg." folgendes: Wie seiner Zeit berichtet wurde, sollte der Bahnbetrieb an die Erbauer von Kintzel u. Lauser verpachtet und heute der darüber entworfene Vertrag berathen werden. Der Vertrag war bereits einmal zur Vorlage gelangt und hat inzwischen bedeutende redaktionelle Aenderungen erfahren und wurde in dieser Form von der Versammlung angenommen. Die Bilanz wies folgende Ergebnisse nach: Aktiva 1 287 394,33 ℳ; Passiva: Stammaktien 360 000 ℳ, Stammprioritäten Lit. A. 402 000 ℳ, Lit. B. 438 000 ℳ und rückständige Zahlungen 76 925 ℳ. Die Betriebsüberschüsse betragen für die ersten vier Monate 10 469 ℳ. Die Bilanz wurde genehmigt. Der Antrag, 120 000 ℳ für Vermehrung der Betriebsmittel und 400 000 ℳ für Ausbau der Strecke Mittelmoor-Barmstedt zu bewilligen, wurde angenommen.

Hessische Sekundärbahnen.

Aus Darmstadt vom 4. Juli wird der „Frankf. Ztg." geschrieben: „Für die im Grossherzogthum Hessen demnächst zu bauenden Sekundärbahnen Reinheim-Reichelsheim, Osthofen-Westhofen, Sprendlingen-Wöllstein und Worms-Offstein sind von der Grossherzoglichen Regierung und den Kammern an Subventionen für die erstgenannten drei Linien bereits bewilligt 450 000 ℳ, für die Bahn von Worms nach Offstein im Maximum 20 000 ℳ pro Kilometer in Aussicht genommen. Das Ministerium der Finanzen veranstaltete eine engere Submission, in welcher auf die Linien Reinheim-Reichelsheim, Sprendlingen-Wöllstein und Osthofen-Westhofen offerirten: 1. die Bauunternehmer Plessner in Gotha, Wehring in Hannover und Holzmann in Frankfurt a. M. unter Forderung einer Subvention von 420 000 ℳ; 2. v. Erlanger u. Söhne und Sulzbach in Frankfurt a. M. in Gemeinschaft mit dem Bauunternehmer Arnoldi in Mainz, unter Forderung einer Subvention von 370 000 ℳ; 3. die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und Bau- und Betriebsunternehmer Bachstein in Berlin unter Forderung einer Subvention von 360 000 ℳ. Ferner offerirten auf die Linie von Worms nach Offstein: 1. von Erlanger u. Söhne, Gebr. Sulzbach u. Arnoldi, unter Forderung einer Subvention von 175 000 ℳ; 2. die Bank für Handel und Industrie und Bachstein unter Forderung einer Subvention von 150 000 ℳ. Die für den Staat günstigste Offerte ist somit diejenige der Darmstädter Bank und des Herrn Bachstein, welches Konsortium überdies noch dem Staate eine Ertragsbetheiligung für den Fall offerirt hat, wenn die zu konzessionirenden Bahnen eine gewisse Rentabilität erreicht haben werden.

Anschlüsse der Orientalischen Bahnen.

In betreff dieser Anschlüsse sind wieder einige kleine Fortschritte zu melden.

Die Serbische Strecke von Nisch (Belgrad-Nisch ist bereits seit etwa 1 Jahr in Betrieb) bis Vranja, 10 km von der Serbisch-Türkischen Grenze, Richtung nach Salonik, ist in einem günstigen Baufortschritt begriffen. Bis Breskovatz verkehren bereits Materialzüge; südlich von Breskovatz ist namentlich der Tunnel von Grdelitza noch zu vollenden. Indess hofft man die Strecke bis Vranja noch in diesem Jahre betriebsfähig herzustellen.

Auf der in Nisch nach Osten abzweigenden Linie Nisch-Zaribrod (an der Serbisch-Bulgarischen Grenze, Richtung Sofia-

Konstantinopel) sind in neuerer Zeit in der Nähe von Nisch einige Arbeiten in Angriff genommen.

Die dann folgende B u l g a r i s c h e Strecke Zaribrod-Vakarel war kürzlich, wie in No. 32 dieses Blattes berichtet worden ist, zur Submission ausgeschrieben. Die Vergebung ist erfolgt an ein Bulgarisches Konsortium unter Ablehnung verschiedener auswärtiger Offerten. Oeffentlichen Blättern zufolge hat kürzlich bereits der erste Spatenstich stattgefunden in feierlicher Weise und in Anwesenheit des Fürsten. Indess ist diese Arbeitseröffnung wohl noch nicht sehr ernst zu nehmen; denn das Unternehmer-Konsortium soll noch sehr mit seiner administrativen und technischen Organisation beschäftigt sein, und eine solche in einem Lande wie Bulgarien erst neu zu schaffen, ist natürlich sehr schwierig. Die wesentlichen, namentlich technischen Kräfte wird ja unzweifelhaft das Ausland liefern müssen. Es ist bisher noch nicht bekannt, wohin man sich vornehmlich wenden wird; jedoch scheint es nicht wahrscheinlich dass in Bulgarien (wie dies in in Serbien und auch bei den neuen Türkischen Anschlüssen der Fall ist) das Französische Element vorherrschen wird. Man spricht von Unterhandlungen mit einem Deutschen Techniker als Baudirigent.

Auf den beiden Anschlussstrecken auf Türkischem Gebiet Vranja-Usküb (Richtung Salonik) und Vakarel-Bellova (Richtung Konstantinopel) steht nunmehr auch eine baldige Inangriffnahme der Arbeiten in Aussicht; wenigstens veröffentlicht die in Konstantinopel erscheinende „Turquie" vom 23. Juni eine Benachrichtigung der Baugesellschaft an Unternehmer, wonach zur Abgabe von Offerten bis zum 15. Juli auf Erd- und Maurerarbeiten, sowie Ballastirung aufgefordert wird.

Die Baugesellschaft scheint somit ihre Pläne, welche sie bis zu Ende Mai vorzulegen hatte, rechtzeitig fetiggestellt und auch bald genehmigt erhalten zu haben.

Hiernach darf man nunmehr wohl die Hoffnung für begründet ansehen, dass die ernstliche Inangriffnahme der Arbeiten auf den gesammten Strecken noch im Laufe dieses Sommers stattfinden wird.

Dagegen scheint die Angelegenheit des Schiedsgerichts über Streitigkeiten zwischen der Türkischen Regierung und der alten Baugesellschaft, sowie der jetzigen Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen gänzlich ins Stocken gekommen zu sein. Es war hier bekanntlich die Vorfrage entstanden, ob nur ein Schiedsgericht oder zwei zu bilden seien, da zwei getrennte Gesellschaften vorhanden sind. Nachdem seitens der Gesellschaften der Vorschlag gemacht war, dass über diese Vorfrage das zuerst zusammentretende Schiedsgericht urtheilen sollte, erklärte der zum Schiedsrichter für die Betriebsgesellschaft bestellte Professor v. Holtzendorff in München, er halte diesen Vorschlag für durchaus angemessen; er müsse aber seinerseits wegen seiner anderweitigen Geschäfte das übernommene Schiedsrichteramt niederlegen, falls er nicht bis zum 1. Juli einberufen sei. Von irgend einer Aeusserung der Türkischen Regierung hierauf verlautet noch nichts, und so scheint die endliche Lösung dieser Streitfragen, welche die Türkische Regierung im Februar d. J. scheinbar mit so grosser Energie in Angriff nahm, wieder in weite Ferne gerückt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 10. Juli cr. wird die Neubaustrecke Puschkowa-Zobten-Ströbel mit der Haltestelle Rogau und den Stationen Zobten und Ströbel dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf den genannten Stationen und der Haltestelle Rogau unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern, sowie auf der bereits am 1. September v. J. für den Güterverkehr eingerichteten Haltestelle Puschkowa auch Abfertigung von Personen und Reisegepäck statt.

Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billets für die II., III. und IV. Wagenklasse zwischen den genannten Stationen und Haltestellen unter einander und zwischen diesen und den Stationen und Haltestellen der Strecke Breslau (Centralbahnhof)-Koberwitz zur Ausgabe.

Tarifsätze für den Lokal-Güterverkehr erscheinen in dem am 10. Juli cr. in Kraft tretenden Nachtrag I zum diesseitigen Lokal-Gütertarif, welcher zugleich auch anderweite Berichtigungen und Ergänzungen enthält, sowie in dem Nachtrag I zum Anhang dieses Tarifs und für den Kohlen- und Kokestransport in dem am selbigen Tage zur Einführung gelangenden Nachtrag IV zum Kohlen-Ausnahmetarif des diesseitigen Bezirks.

Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Lokaltarifs für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1. April cr. Ein Nachtrag wird zu diesem Tarif nicht herausgegeben, es gelten vielmehr die im Nachtrag I zum Lokal Gütertarif enthaltenen Entfernungen für die zur Eröffnung kommenden Stationen und die Haltestelle Rogau zugleich auch für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere.

Der Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif, der Nachtrag I zum Anhang dieses Tarifs und der Nachtrag IV zum Kohlen-Ausnahmetarif sind bei den Stationskassen zu haben.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die neuen Stationen nicht geeignet.

Die Personenbeförderung erfolgt nach Massgabe des nachstehenden Fahrplans.

Breslau-Zobten-Ströbel

175.	177.	179.	Entfernung in Kilometer	Stationen und Haltestellen	176.	178.	180.
Gemischte Züge II.—IV. Klasse					Gemischte Züge II.—IV. Klasse		
Vm.	Nm.	Nm.			Vm.	Nm.	Nm.
6^{40}	1^{45}	8^{10}	—	Abf. Breslau . . . . . Ank.	8^{40}	2^{35}	10^{10}
7^{6}	2^{13}	8^{36}	10,3	Klettendorf	8^{15}	2^{11}	9^{46}
7^{15}	2^{22}	8^{45}	12,5	Bettlern	8^{6}	2^{0}	9^{37}
7^{26}	2^{32}	8^{56}	16,0	Domslau	7^{54}	1^{49}	9^{25}
7^{44}	2^{50}	9^{14}	20,5	Koberwitz	7^{40}	1^{35}	9^{11}
8^{1}	3^{7}	9^{33}	26,0	Puschkowa	7^{20}	1^{17}	8^{54}
8^{23}	3^{28}	9^{55}	33,2	Rogau	7^{0}	12^{58}	8^{35}
8^{39}	3^{44}	10^{10}	37,4	Zobten	6^{47}	12^{45}	8^{22}
8^{48}	3^{54}	10^{19}	40,2	Ank. Ströbel . . . . . . Abf.	6^{37}	12^{35}	8^{9}
Vm.	Nm.	Nm.			Vm.	Nm.	Nm.

Breslau, den 29. Juni 1885. (1427)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Bahnhof Saybusch-Zablocie ist — nach einer Mittheilung der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn — am 15. März d. J. in das Eigenthum der K. K. Oesterreichischen Staatsverwaltung übergegangen. Von diesem Tage an versehen die Organe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen in Saybusch-Zablocie den Stationsdienst für die a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Berlin, den 4. Juli 1885. (1428)

Die geschäftsführende Direktion.

Krancke.

III. Verkehrswiederaufnahme.

Die am 24. Juni eingetretene Verkehrsunterbrechung auf der Linie Predeál-Plojesti der Rumänischen Eisenbahnen wurde mit 1. Juli vollständig behoben.

Personen-, Gepäck- und Güteraufnahme unbeschränkt.

Budapest, am 3. Juli 1885. (1429)

Die Direktion.

IV. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. Juli bis Ende Dezember 1885 gelangen für die **Beförderung von Albumin** (Ei- und Blutalbumin) von Podgorze nach Dresden-Elbkai ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen sind.

Dresden, am 4. Juli 1885. (1430)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von Tschirschky.

Am 10. Juli 1885 treten im **Berlin-Sächsischen Verbande** für den Verkehr zwischen Elsterwerda und Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.) für die Beförderung von V i e h i n W a g e n l a d u n g e n direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 3. Juli 1885. (1431)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Bromberg-Erfurt.

Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. ab

treten für Wehlau-Oppurg anderweite erhöhte Tarifsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.
Erfurt, den 4. Juli 1885. (1432)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Ostpreussische Südbahn. Der Rubelfrachtsatz für die Beförderung von Oelkuchen von Station Trepowka der Charkow-Nikolajewbahn nach Königsberg etc. (Spezial-Exporttarif am 25. Mai/6. Juni cr.) wird von sogleich auf 99,04 R. pro Wagen mit 10 000 kg herabgesetzt.
Direktion. (1433)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 15. Juli d. Js. kommt für gewisse Eisenartikel des Spezialtarifs II in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen im Verkehr von St. Ingbert nach Heidelberg Bahnhof ein ermässigter Frachtsatz zur Einführung.
Näheres ist bei den Güterexpeditionen zu Heidelberg bezw. St. Ingbert zu erfahren.
Karlsruhe, den 3. Juli 1885. (1434)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird für Steinkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg von Mannheim nach Heilbronn ein ermässigter Frachtsatz von 0,33 *M.* für je 100 kg eingeführt.
Karlsruhe, den 4. Juli 1885. (1435)
Generaldirektion.

Zum Niederländisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 ist mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. der II. Nachtrag erschienen.
Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Nomenklatur des seitherigen Ausnahmetarifs für Spielwaaren, Farbwaaren, leonische Drahtwaaren, Griffel, Märbel und Schiefertafeln.
München, den 3. Juli 1885. (1436)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Am 10. Juli 1885 treten im **Schlesisch-Sächsischen Vieh- etc. Verkehr** für den Transport von Pferden, sonstigem Vieh in einfachen Wagen sowie Kleinvieh in Etagewagen zwischen Bunzlau einerseits und Reichenbach i. L. andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft ertheilen.
Berlin, den 3. Juli 1885. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Belgischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg von Le Trooz, Station der Belgischen Staatsbahn, nach Montjoie, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) ist am 1. Juli dieses Jahres ein direkter Frachtsatz im Betrage von 49,60 Frcs. pro 10 000 kg in Kraft getreten.
Köln, den 3. Juli 1885. (1438)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Mährischen Grenzbahn tritt am 1. August d. J. unter Aufhebung des Tarifs vom 1. September 1884 ein neuer Tarif mit fast durchgängig ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Von den in dem Tarif enthaltenen Frachtsätzen zu verschiedenen Kursen der Oesterreichischen Banknoten kommen bis auf weiteres diejenigen des Koursstandes 160/165 zur Anwendung. Die um 0,1 bis 0,3 kr. für 100 kg erhöhten Frachtsätze der Station Heilendorf haben erst vom 1. September d. J. ab Gültigkeit. Bis dahin gelten noch die bisherigen Frachtsätze. Exemplare des neuen Tarifs sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.
Berlin, den 3. Juli 1885. (1439)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahn-Verband. Gütertarife Theil I und II. Vom 15. August cr. neuen Stils ab werden die sämmtlichen Frachtsätze der Station Hamburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in den Theilen I und II des Deutsch-Mittelrussischen Verband-Gütertarifs aufgehoben.
Bromberg, den 30. Juni 1885. (1440J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Juli 1885 treten im nachbarlichen Verkehr zwischen Stationen des **diesseitigen Bezirks** und der **Altdamm-Colberger Eisenbahn** direkte Sätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stargard i/Pom. einerseits und Altdamm-Colberger Stationen andererseits in Kraft, über deren Höhe die betreffenden Güter- etc. Expeditionen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft ertheilen.
Berlin, den 30. Juni 1885. (1441)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Juli erscheint der II. Nachtrag zu unserem vom 1. April d. J. ab gültigen Lokal-Gütertarif. Derselbe enthält Ergänzung der speziellen Tarifvorschriften und Ergänzung des Ausnahmetarifs 7.
Der Nachtrag ist unentgeltlich von unserem Tarifbüreau zu beziehen.
Mainz, den 30. Juni 1885. (1442)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Galizisch-Norddeutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. August d. J. treten für den Transport von Thon (lose oder in Säcken verpackt) bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Krzeszowice, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, einer- und Kattowitz, Karolinegrube O. S. E., sowie Königshütte O/S. andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben betragen im Verkehre mit Kattowitz 0,26 *M.*, Karolinegrube O. S. E. 0,27 *M.*, Königshütte O/S. 0,28 *M.* pro 100 kg.
Breslau, den 2. Juli 1885. (1443)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird bis auf weiteres für Eisensendungen der Spezialtarife II und III in Wagenladungen mit Provenienz aus Lothringen, Luxemburg und dem Saargebiet, welche in Bruchsal oder Karlsruhe zur Reexpedition gelangen, den betreffenden Empfängern daselbst ein Theil der in die Tarifsätze eingerechneten Expeditionsgebühren rückerstattet, worüber näheres bei den Güterexpeditionen Bruchsal und Karlsruhe zu erfahren ist.
Karlsruhe, den 1. Juli 1885. (1444)
Generaldirektion.

Zu dem vom 15. Mai 1883 an gültigen Tarifheft 1 des Ungarischen Eisenbahnverbandes Theil II tritt am 20. Juli l. J. der Nachtrag IV mit folgendem Inhalte in Kraft:
1. Ergänzung der Transportbestimmungen,
2. Aenderungen von Tarifsätzen,
3. Ergänzung der Ausnahmetarife,
4. Einführung von Eilgutsätzen für die Station Budapest-Franzstadt,
5. Aufnahme neuer Stationen,
6. Druckfehlerberichtigungen.
Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung zu bekommen.
Budapest, am 4. Juli 1885. (1445)
Die Direktion
der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Mit 1. August 1885 tritt ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. **Aussig-Teplitzer Eisenbahn** und der **aus. priv. Buschtěhrader Eisenbahn** via Komotau in Kraft, welcher grösstentheils Ermässigungen der seitherigen Frachtsätze enthält.
Exemplare dieses Tarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zu bekommen.
Teplitz, im Juli 1885. (1446)
Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

V. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinskoupons der von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritäts-Obligationen zu 4 pCt. werden vom gedachten Tage an bei der Deutschen Bank in Berlin eingelöst. (1447)
Braunschweig, 28. Juni 1885.
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

VI. Submissionen.

Submission. Es soll die Anfertigung und Lieferung von
I. 100 Stück vierrädrigen Plateauwagen mit Lenkachsen, ohne Bremse,
II. a) 200 Normalradsätzen mit Speichen- oder Scheibenrädern,
b) 400 Stück 8lagigen Tragfedern für Güterwagen,
c) 500 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im diesseitigen maschinentechnischen Büreau, Fürstenstrasse No. 1 bis 10 hierselbst, zur Einsicht aus und können von demselben zum Preise von 2 *M.* pro Exemplar bezogen werden.
Die Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Plateauwagen (bezw. Achsen und Federn)“
versehen, bis zu dem auf
Donnerstag, den 16. Juli cr.
Vormittags 11 Uhr
anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzusenden; letzteres ertheilt auf mündliche oder schriftliche Anfragen jede erforderliche Auskunft.
Magdeburg, den 30. Juni 1885. (1448)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von rot:
270,7 t Unterlagsplatten und } für Voll-
67,5 „ Hakennägel } bahnen.
Offerten sind bis zu dem auf
Mittwoch, den 15. Juli cr.,
Vormittags 10½ Uhr
anberaumten Termine frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Submissionsformulare, Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 *M.* Kopialiengebühren in baar oder in Briefmarken à 10 *₰*, unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 30. Juni 1885. (1449)
Materialien-Büreau.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebsamts angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, als:

Schienen, Guss-, Schmelz-, Schmiedeeisen und diverse andere Materialien,

sollen im Wege der Licitation verkauft werden. Versiegelte Offerten mit der Aufschrift „Offerten auf den Ankauf alter Materialien" sind bis zum 29. Juli 1885, Nachmittags 6 Uhr an uns einzureichen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Die eingegangenen Offerten werden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 30. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr eröffnet.

Die Verkaufsbedingungen nebst Offertenformular mit Nachweisung der zum Verkauf kommenden Materialien sind von unserm Büreauvorsteher in Stettin — Karlstr. No. 1 — gegen kostenfreie Einsendung von 1 *M.* zu beziehen.

Je ein Exemplar derselben liegt in der Redaktion der Deutschen Submissionszeitung Cyclop, des Centralblattes der Bauverwaltung, im Büreau des Berliner Baumarkt, in der Börsen-Registratur in Berlin und bei dem Magazinverwalter Petzold in Stettin (Berliner Bahnhof) zur unentgeltlichen Einsichtnahme auf.

Stettin, den 25. Juni 1885. (1450)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Stettin.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als:

Schmiedeeisen, Eisenblech einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen — alte Maschinentheile, alte Roststäbe —; Radreifen, fluss- und puddelstähl.; Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl; desgleichen von Gusseisen; Federstahl von Trag- und Spiralfedern, auch Schrott; Glasscheiben; Plomben, alte; Kupfer von Lokomotiv-Feuerbüchsen; äussere Feuerbüchsen und Langkessel (Gussstahl); Hartgussräder, alte; Flussstahl von Werkzeugen; Telegraphen-Requisiten, alte; Schienenabfälle etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflektanten wollen das Materialien-Verzeichniss nebst den Verkaufs-Bedingungen von unserm Revisionsbüreau hierselbst gegen portofreie Einsendung von 50 *₰* beziehen und die Kaufserbietungen bis zum **20. d. M.** an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einsenden. Wegen ungenügend erfolgter Publikation der gleichen Bekanntmachung vom 17. v. M. ist die Ansetzung eines neuen Termins erforderlich geworden. (1451 B&W)

Oldenburg, 1885, Juli 3.
Grossherzogliche Eisenbahn-Direktion.

VIII. Bilanzen.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1884.

Passiva.

		M.	*M.*
1	Stamm-Aktienkapital	—	36 000 000,—
2	Werth des Restbetrages der Annuität	—	47 452 527,—
3	Prioritäts-Obligationen:		
	a) Prioritäts-Obligationen I. Emission à $4^1/_2$ pCt. . . .	9 057 300,—	
	b) Prioritäts-Obligationen II. Emission à 4 pCt.	3 400 000,—	12 457 300,—
4	Amortisation der Annuität . . .	—	2 735 172,—
5	Amortisation der Prior.-Obligat. I. Emission	—	542 700,—
6	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Salzderhelden-Einbecker Bahn	—	120 000,—
7	Verwendung des Reservefonds für Erweiterungen	—	4 214 706,31
8	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat ($1^1/_2$ pCt. von 36 000 000 *M.* Stamm-Aktienkapital)	—	540 000,—
	Summa	—	104 062 405,31

Aktiva.

		M.
1	Baukosten: Für die im Betriebe befindlichen Strecken: Braunschweig-Vechelde-Landesgrenze, Braunschweig-Oschersleben, Jerxheim-Helmstedt, Büddenstedt-Trendelbusch, Wolfenbüttel-Harzburg, Börssum-Kreiensen, Kreiensen-Holzminden-Landesgrenze, Börssum-Jerxheim, Braunschweig-Helmstedt nebst Verbindungsbahn nach der Hannoverschen Bahn auf dem Bahnhofe Braunschweig, Seesen-Badenhausen-Landesgrenze, Salzderhelden-Einbeck, Neuekrug-Langelsheim, Goslar-Langelsheim, Goslar-Grauhof einschliesslich der Betriebsmittel. Für den Neubau der Bahn Braunschweig-Hildesheim, deren Bau sistirt ist . . .	103 021 742,37
2	Bestand des Baufonds ultimo 1884 in baarem Gelde	500 662,94
3	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat pro 1884 (1½ pCt. von 36 000 000 Mark Stamm-Aktienkapital)	540 000,—
	Summa	104 062 405,31

Braunschweig, den 10. Juni 1885. (1452)
Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke F&G NEPTUN Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

W. Ernst Haas & Sohn
Neuhoffnungshütte, Sinn (Nassau).
Pulsometer.
Garantirte Leistung von 100—10 000 Liter pro Minute.
Vereinfachte Construction.
Jede Nummer stets auf Lager.
Prospecte u. Preislisten gratis u. franco.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 53. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Juli 1885.

Dieser Nummer liegt No. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Gepäckträger-Frage.

Die Nummern 42—44 dieser Zeitung enthalten einen sehr beachtenswerthen Artikel „Das Freigepäck auf den Eisenbahnen", in welchem unter anderem für den Fall allgemeiner Gewährung von Freigepäck der Vorschlag gemacht wird, dem Beispiele der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen folgend, eine Manipulationsgebühr oder Einschreibegebühr für jede Gepäcksendung zu erheben.

Auch auf den Französischen Bahnen wird eine solche Einschreibegebühr, ausserdem aber noch eine Abfertigungsgebühr für Gepäck erhoben. Es beträgt z. B. auf der Französischen Ostbahn die Einschreibegebühr — enregistrement — für die Sendung 10 Cts., die Abfertigungsgebühr — manutention — (Auf- und Abladen) pro Tonne = 1,60 Frcs. oder pro 10 kg = 1,6 Cts.

Hieran anknüpfend möchte Verfasser die Beseitigung eines anderen bei der Gepäckbeförderung in Deutschland bestehenden Uebelstandes in Anregung bringen.

Auf den lebhafteren Stationen sind seitens der Eisenbahnverwaltungen zur Bedienung der Reisenden beim Anbringen und Abholen des Gepäcks unter dem Namen Kofferträger, Gepäckträger u. s. w. Leute angestellt, welche für ihre Dienstleistungen von den Reisenden besonders bezahlt werden müssen.

Die Verhältnisse dieser Gepäckträger zu ihren Verwaltungen, ihr Gebührentarif u. s. w. sind so verschieden, dass eine Vereinfachung und gleichmässige Regelung im Interesse der Reisenden dringend erwünscht ist.

Wenn es auch theoretisch begründet sein mag, dass Jemand, der sein Gepäck vom Fuhrwerk bis zur Gepäckexpedition durch einen Eisenbahn-Gepäckträger besorgen lässt, diese Leistung besonders bezahlen muss, so ist es doch für den Reisenden mindestens belästigend, dass er diese Gebühr nicht mit der Gepäckfracht zusammen am Schalter entrichten kann. Durch die direkte Zahlung an die Gepäckträger erhält diese Gebühr obendrein in den Augen des Publikums die Eigenschaft eines Trinkgeldes, und da es längst anerkannt ist, dass das Trinkgeldgeben und -nehmen ein soziales Uebel und vom moralischen Standpunkte aus zu verwerfen ist, so möchten die Staatsverwaltungen mit gutem Beispiele vorangehen und derartige Gebühren überhaupt nicht, oder wenigstens so erheben lassen, dass die Reisenden an den Trinkgeldbegriff durchaus nicht erinnert werden.

Bei näherer Betrachtung der Verhältnisse der Gepäck- und Kofferträger ergibt sich allerdings, dass diese Gebühren für dieselben nicht blos Trinkgelder sind, dass vielmehr darin wenigstens bei den meisten Bahnen der gesammte Verdienst dieser Leute besteht.

Derselbe ist wohl stellenweise ein recht erheblicher, im Sommer überall reichlicher als im Winter, aber es gibt auch Orte genug, wo die Gepäckträger mit den auf solche Weise einkommenden Groschen sehr genau rechnen müssen, um ein dürftiges Tagelohn zusammenzubringen.

Was liegt da näher, als durch Taxüberhebungen oder andere Schliche das reisende Publikum zu übervortheilen und den Verdienst in unreeller Weise zu erhöhen?

Es ist sicher noch nicht das schlimmste, wenn die Gepäckträger mit den Hotelkutschern, Lohndienern, Dienstmännern u. s. w. ein förmliches Abkommen treffen, welches einerseits jenen eine Einnahme gewährleistet, andererseits die Bequemlichkeit dieser so wie so schon bezahlten Leute unterstützt. Es kann zwar nicht verlangt werden, dass Kutscher, welche allein bei ihrem Fuhrwerke sind, dieses verlassen, um Gepäck anzubringen oder abzuholen, wenn aber Hotel-Hausknechte, Dienstmänner u. dergl. sich übereinkommengemäss beim Anbringen oder Abholen des Gepäcks der Gepäckträger bedienen, so läuft dies in gewissem Sinne auf Prellerei hinaus, weil der Reisende dann doppelt bezahlen muss.

Geradezu Betrug ist es aber, wenn die Gepäckträger mehr fordern, als sie nach ihrer Taxe zu erheben berechtigt sind, was sie bei der Unkenntniss der Reisenden häufig ohne Gefahr wagen dürfen.

Dass selbst bei berechtigter Forderung der Gebühren öfters Reibereien mit dem Publikum entstehen, davon wird sich schon mancher Leser selbst überzeugt haben. Verfasser dieses wohnte einmal auf einem Pfälzer Bahnhofe einem solchen Streite an, welcher damit endete, dass der Gepäckträger, kurz entschlossen, den schweren Koffer eines Engländers, welcher die Gebühr für dessen Hereinschaffen nicht bezahlen wollte, zum allgemeinen Vergnügen wieder auf das Dach des Postwagens setzte, von wo er ihn heruntergenommen hatte.

Wie schon oben angedeutet, werden die Gepäckträger in der Regel von den Eisenbahnverwaltungen nicht weiter bezahlt, sondern sind auf die Einnahmen angewiesen, welche sie beim Bedienen der Reisenden erzielen.

Gleichwohl sind denselben alle sonstigen bei der Gepäckabfertigung entstehenden Arbeiten, als Bekleben, Verwiegen, Aus-,

Ein- und Umladen des Gepäcks, Reinigen und Heizen der Gepäckexpeditionen u. s. w. übertragen.

Auch dieser Zustand ist ein ungesunder. Die Eisenbahn lässt sich solcher Weise die Arbeit, für welche die Vergütung bereits in der Gepäckfracht enthalten sein soll, indirekt von demjenigen Theil des Publikums nochmals bezahlen, welcher sich der Gepäckträger bedient.

Wäre es da nicht angebracht, allgemein bei Aufgabe eine Gebühr, sei es Einschreibegebühr pro Sendung, sei es Abfertigungsgebühr pro Stück oder Gewicht einzuführen und dafür die Annahme und Ausgabe der Gepäckstücke unbedingt am Eingange bezw. Ausgange der Bahnhöfe vorzunehmen?

Eine bei Aufgabe fällige und am Schalter zu zahlende Abfertigungsgebühr nach Stückzahl oder Gewicht würde die Lasten am gerechtesten vertheilen.

Die gleichzeitige Verringerung der Gepäckfracht, wie sie in dem Eingangs erwähnten Artikel vorgeschlagen wird, mindestens um die im jetzigen Gepäcktarif inbegriffene Manipulationsgebühr wäre sehr wünschenswerth und würde alle Bedenken gegen die Erhebung einer besonderen Abfertigungsgebühr beseitigen. Die Gepäckträger wären dann wie andere Arbeiter und Beamte von der Verwaltung nach ihren Leistungen zu bezahlen.

Nicht unberechtigt und in gewissem Zusammenhange mit der besprochenen Frage ist ferner der Wunsch, dass auch die Aufbewahrung von Handgepäck in einheitlicher Weise geregelt wird, und dass überall da, wo die Aufbewahrung nicht gegen eine bestimmte Gebühr und unter Garantie erfolgt, solches eingeführt werden möchte. —r.

Nochmals die angeblichen Ungültigkeiten des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

So lautet der Titel einer Würzburger Inaugural-Dissertation von J. Drilling in Deutz*). Das 48 Oktavseiten starke Schriftchen behandelt den gleichen Gegenstand wie die im Jahrgang 1883 dieses Blattes unter der Aufschrift

Kritik und Antikritik

erschienenen Artikel, in welchen wir — anlässlich einer zwischen Thöl und Goldschmidt ausgebrochenen litterarischen Fehde — den Ungrund der von Ersterem behaupteten 23 Ungültigkeiten nachzuweisen versuchten.

Wir waren bei jener Besprechung zu dem Ergebnisse gelangt, dass, wenn man das Handelsgesetzbuch und das Betriebsreglement mehr nach dem Sinn, als nach dem Wortlaute auslegt, Divergenzen zwischen jenen beiden Rechtsnormen und daraus abzuleitende Ungültigkeiten überhaupt nicht anzunehmen sind, dass indess hin und wieder eine etwas korrektere Fassung des Betriebsreglements wünschenswerth wäre.

Genau zu dem gleichen Ergebnisse gelangt der Verfasser der Inaugural-Dissertation, welcher ausser unserer Untersuchung und der darin citirten Litteratur noch die inzwischen erschienenen Ausführungen von Schott: „Das Transportgewerbe“ in Band III. von Endemann's Sammelwerk „Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts“ benutzt hat.

Auch die Begründung schliesst sich in den meisten Fragen an die von uns gebrachten Ausführungen auf's engste an. Die seltenen Abweichungen im Detail geben uns im allgemeinen keinen Anlass, auf die einzelnen Fragen zurückzukommen. Nur einen Punkt möchten wir hervorheben, in welchem der Verfasser über unsere Ausführungen mit einer, wie uns scheint, der Sachlage wenig entsprechenden allgemeinen Bemerkung hinweggeht und denselben eine eigene, unseres Erachtens höchst fragwürdige eigene Begründung entgegensetzt. Wenn nämlich auf S. 26 bei Besprechung der Zulässigkeit des Verbots der Werthsangabe für Gemälde etc. gesagt ist:

„Blosse Opportunitätsrücksichten, auf welche sich z. B. Koch beruft, können im Einzelfalle eine Abweichung von einem allgemeinen Rechtsatz nicht gestatten etc.“

so täuscht sich der Verfasser augenscheinlich über den Charakter unserer Ausführungen, welche auch in diesem Falle als massgebendes Kriterium die Absicht des Gesetzgebers betrachten. In dieser Hinsicht wurde von uns, unter ausdrücklicher Berufung auf die betreffenden Deduktionen Goldschmidt's (Zeitschr. für H.-R. XXVI S. 611) u. a. folgendes bemerkt:**)

„Wenn auch im Art. 427 Ziff. 1 des Handelsgesetzbuches im allgemeinen von dem regelmässigen Falle ausgegangen ist, dass der Werth des Gutes im Frachtbriefe angegeben werden kann, so fehlt es doch an jedem Anhaltspunkte für die Annahme, dass überall, wo diese Möglichkeit aus irgend einem Grunde weggefallen ist, die Beschränkung des Schadensersatzes auf den Normalsatz unzulässig sein soll. Die Weigerung der Eisenbahn, ein Gut unter Werthsdeklaration anzunehmen, ist eine bedingte Weigerung des Transports.... Ist die Weigerung begründet, weil einer der im Art. 422 H.-G.-B. vorgesehenen Ausnahmefälle vorliegt, so kann sie überhaupt keine für die Eisenbahn nachtheilige Wirkung haben etc.“

Es ist schwer zu begreifen, wie der Verfasser dem gegenüber behaupten kann, dass wir uns auf blosse Opportunitätsrücksichten berufen. (S. 26.)

Nicht viel glücklicher scheint uns die darauf (S. 27, 28) folgende Darlegung der Gründe zu sein, aus welchen der Autor die absolute Verneinung jedes dem Absender zukommenden Rechts auf Werthdeklarationen ableitet. Er meint nämlich, die Eisenbahn könne ja für den Fall der Werthsdeklaration einen Frachtzuschlag in beliebiger Höhe festsetzen und durch die abnorme Höhe dieses Zuschlages überhaupt jede Deklaration thatsächlich hindern; es bestehe somit überhaupt kein Recht auf Werthsdeklaration. Diese Deduktion beweist zuviel! Ein derartiger Missbrauch des Rechts, die Tarife festzusetzen, wäre eine offenbare Zuwiderhandlung gegen Artikel 427 des Handels-Gesetzbuchs, welcher zweifellos davon ausgeht, dass der Werth des Gutes seitens des Absenders angegeben werden kann. Wenn Herr Dr. Drilling meint, ein Recht des Absenders auf die Werthsangabe sei aus Art. 427 Ziff. 1 deshalb nicht herzuleiten, weil derselbe nicht nur von der Angabe im Frachtbriefe, sondern auch von derjenigen im Ladeschein oder im Gepäckschein handle, welch' letztere Angaben „ausschliesslich durch die Eisenbahn erfolgen“: so scheint er zu übersehen, dass auch die betr. Einträge im Ladeschein und im Gepäckschein lediglich nach den Angaben des Absenders erfolgen, der Umstand aber, dass diese Angaben des Absenders nicht durch ihn selbst, sondern durch die Eisenbahn in die letzterwähnten Scheine eingetragen werden, für die vorliegende Frage ganz gleichgültig ist. Wenn ferner in der Dissertation behauptet ist, nur Goldschmidt allein bestreite, dass der Absender durch Art. 427 wirklich ein Recht auf Deklaration erhalten habe, und wenn zur näheren Begründung „dieser Goldschmidt'schen Ansicht“ die oben erwähnte, jenes Recht absolut negirende Ausführung angereiht wird, so beruht die Annahme, als befinde sich die Dissertation hier in Uebereinstimmung mit Goldschmidt, auf einem augenscheinlichen Irrthum ihres Verfassers. Ihm allein kommt die Autorschaft einer Auslegung des Art. 427 H.-G.-B. zu, welche dem Sinn wie dem Wortlaut dieses Artikels gleichmässig widerstreitet. Goldschmidt behauptet, ganz wie wir, nur, dass der Art. 427 keinen unbedingten Zwang zur Gestattung von Werthsdeklarationen gegen die Eisenbahn enthalte, dass vielmehr gemäss Art. 422 Abs. 1 Ziffer 2 der Eisenbahn nachgelassen ist, die Uebernahme gewisser Güter unter Werthsdeklaration abzulehnen und dass deshalb in diesem Ausnahmefalle das dem Absender sonst zustehende Recht auf die Angabe eines Werths cessire, ohne die Beschränkung der Ersatzverbindlichkeit der Eisenbahn auf den Normalsatz zu beeinträchtigen (Zeitschrift für Handelsrecht XXVI S. 611 und XXVIII S. 443—445).

Im übrigen können wir nur unserer Genugthuung Ausdruck geben, dass der Autor sich sowohl hinsichtlich der grossen leitenden Prinzipien als der meisten Detaildarstellungen unseren Ausführungen sehr genau anschliesst. Vor allem ist das Bestreben des Verfassers anzuerkennen, dass er auch bei Besprechung der Spezialfragen auf allgemeine Rechtsgrundsätze, wie sie sich namentlich aus dem Römischen Recht ergeben, zurückgeht. Die Darstellung, welche in den meisten Fragen mehr übersichtlicher und andeutender, als eingehender Natur ist, hat den unverkennbaren Vorzug einer gewissen Knappheit und juristischen Schärfe.

Möge es sich der Verfasser nicht verdriessen lassen, seinen beabsichtigten weiteren Veröffentlichungen über eisenbahnrechtliche Materien ein gründliches Eindringen in die Praxis vorauszuschicken.

*) Die Broschüre ist zum Preis von 1 ℳ von Herrn Dr. Joseph Drilling in Deutz zu beziehen.

**) Vereins-Zeitung Jahrg. 1883 S. 205 ff. Man vgl. übrigens das in No. 33 S. 430 mitgetheilte Erkenntniss des R.-O.-H.-G. v. 7/3. 85.

Die Deutschen Postdampfschiffs-Verbindungen mit Ostasien und Australien.

Der Bundesrath genehmigte in seiner Plenarsitzung am 2. Juli die Anträge der Ausschüsse, betreffend die Einrichtung und Unterhaltung von Postdampfschiffs-Verbindungen mit Ostasien und Australien resp. den Vertrag mit dem Norddeutschen Lloyd.

Dieser Vertrag über die Dampfersubvention zwischen dem Reiche und dem Norddeutschen Lloyd in Bremen, wie er aus den Anträgen der Bundesraths-Ausschüsse hervorgegangen und in der Plenarsitzung unverändert angenommen worden ist, umfasst, wie man der „Nat.-Z.“ berichtet, 34 Artikel:

Danach verpflichtet sich der Lloyd auf 15 hintereinanderfolgende Jahre zur Einrichtung und Unterhaltung folgender Postdampfschiffs-Linien:

A. für den Verkehr mit Ostasien 1. eine Linie von Bremerhafen nach China, und zwar über einen Niederländischen oder Belgischen Hafen, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong nach Shanghai; 2. eine Anschlusslinie von Hongkong über Yokohama, Hiogo, einen Hafen auf Korea, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Nagasaki zurück nach Hongkong;

B. für den Verkehr mit Australien 1. eine Linie von Bremerhafen nach dem Festlande von Australien, und zwar über einen Niederländischen oder Belgischen Hafen, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Port Said, Suez, Aden, Tschagos-Inseln, Adelaide, Melbourne bis Sydney; 2. eine Anschlusslinie von Sydney über die Tonga-Inseln nach Apia (Samoa-Inseln) und zurück nach Sydney.

C. eine Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien.

Die Weiterführung der Linie B. 1 von Sydney bis Brisbane bleibt dem Norddeutschen Lloyd überlassen, welcher eintretendenfalls auch bezüglich dieser Strecke die im gegenwärtigen Vertrage wegen Beförderung der Post übernommenen Verpflichtungen ohne besondere Vergütung zu erfüllen hat. Dem Reichskanzler ist überall das Recht der Aufsicht und der Kontrolle bezüglich des Fahrplans und seiner Abänderungen, der Fahrzeit und der Fahrgeschwindigkeit, der Beförderung der Post und der Passagiere eingeräumt. Auf den Dampferlinien nach Ostasien und Australien sind jährlich je 13 Fahrten in jeder Richtung in Zeitabständen von je 4 Wochen, auf der Mittelmeerlinie jährlich 26 Fahrten in jeder Richtung zum Anschluss an die Linien nach und von Ostasien und Australien auszuführen. Die Fahrten sind auf der Ostasiatischen Hauptlinie mit einer Geschwindigkeit von mindestens 12 Knoten, auf der Australischen Hauptlinie von mindestens 11½ Knoten, auf der Mittelmeerlinie von mindestens 12 Knoten auszuführen. Ein Zusammenwirken mit der Reichspostverwaltung für die Beförderung zwischen Alexandrien und Suez auf dem Eisenbahnwege ist angeordnet, und sind dafür genaue Maximalfristen festgesetzt. Fahrplanwidriges Anlegen der Schiffe ohne zwingende Gründe wird durch Strafen zwischen 1 000 und 5 000 ℳ. geahndet. Ebenso ist die Verspätung ohne zwingende Gründe mit Strafen von 50 ℳ. für die Stunde belegt. Der Bremer Lloyd muss für die Ostasiatische und Australische Hauptlinie je 5 Dampfer, für die Zweiglinie je 1 Dampfer und ausserdem für die zweite Linie einen Reservedampfer, beziehungsweise einen zweiten Reservedampfer, für die Mittelmeerlinie 2 Dampfer auf eigene Kosten unterhalten. Davon sind mindestens 6 neue zu erbauen und die drei übrigen innerhalb 18 Monaten nach Vollziehung des Vertrages einzustellen. „Sämmtliche Dampfer dürfen in Konstruktion und Einrichtung, besonders in Bezug auf Sicherheit, Bequemlichkeit und Komfort für die Reisenden, sowie hinsichtlich der Verpflegung den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Nationen nicht nachstehen". Bezüglich aller dieser Dinge sind umfassende Anforderungen bis in die kleinsten Einzelheiten festgestellt. Die Passagiere sollen in drei verschiedenen Klassen befördert werden. Auf den Schiffen muss sich ein in Deutschland approbirter Arzt befinden. Rücksichtlich der Zweiglinien kann der Reichskanzler diese Anforderungen ermässigen. Auch der Bruttoraumgehalt der Dampfer ist besonders geordnet. Die neu einzustellenden Dampfer müssen auf Deutschen Werften unter Verwendung Deutschen Materials gebaut und die Baupläne vom Reichskanzler genehmigt werden. Ebenso ist es mit den grösseren Instandsetzungen zu halten. Der Kohlenbedarf ist soweit wie thunlich durch Deutsches Produkt zu decken. Sämmtliche Dampfer müssen durch vom Reichskanzler zu ernennende Sachverständige geprüft und anerkannt werden. Hierbei kann der Reichskanzler ein Schiff für ungeeignet erklären. Mangelnde Erfüllung der Bedingungen seitens des Unternehmers sind mit hohen Strafen (400 ℳ. pro Tag bei verspäteter Einstellung) belegt. Der Unternehmer ist zum Ersatz eines in Verlust gegangenen Schiffes innerhalb 18 Monaten verpflichtet. Die Dampfer führen die Deutsche Postflagge. Eingehend sind die Bestimmungen über die Beförderung der Post und die Stellung der Postbeamten auf den Schiffen. Alle aus dem Postbeförderungsdienste herrührenden Einnahmen bezieht das Reich. Dem Unternehmer fällt die volle Verantwortung für die Postbeförderung zu. Derselbe haftet auch dem Reich für den Schaden, welchen Postsachen nehmen möchten; jedoch nur dann, wenn bei Beaufsichtigung durch einen Postbeamten der Schaden entstanden ist 1. durch Schiffs- oder Seeunfall, ausgenommen allein die unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses, oder 2. durch Handlungen oder Unterlassungen des Unternehmers, seiner Leute oder der Schiffsbesatzung, oder 3. durch Handlungen der auf dem Schiffe befindlichen Reisenden. — Dem Unternehmer wird die Einnahme an Fracht- und Ueberfahrtsgeldern überlassen. — Der Tarif für die Güterbeförderung von und nach Hamburg soll mit demjenigen von und nach Bremen völlig gleich gehalten werden. — Sämmtliche Angestellte für den Betrieb der Postdampferlinien sollen thunlichst Deutsche Reichsangehörige sein. Der Unternehmer ist verpflichtet, alle dienstlich reisenden Beamten des Reiches oder eines Bundesstaates, Marinemannschaften, zur Ablösung oder Erkrankte oder wegen Dienstvergehen Zurückgesandte, ferner Waffen, Munition, Ausrüstungsgegenstände oder Proviant der Kaiserlichen Marine gegen um 20 pCt. unter dem Tarif ermässigte Sätze zu befördern. Bei Mobilmachung der Marine kann der Reichskanzler die Dampfer für den vollen Werth ankaufen oder für Vergütung selbst in Anspruch nehmen. Verkauf oder Vermiethung der Dampfer an eine fremde Macht bedarf der Genehmigung des Reichskanzlers. Besonders geordnet sind die Bedingungen für die Beförderung von Strafgefangenen. Auf jedem Dampfer ist ein Beschwerdebuch auszulegen. Der Reichskanzler kann jederzeit den Zustand des Dienstes durch einen Kommissar prüfen lassen. Die regelmässigen Fahrten müssen spätestens innerhalb 12 Monaten nach Vollziehung des Vertrages beginnen, andernfalls zahlt der Unternehmer für jeden Tag der Verspätung 400 ℳ. Strafe. Der Unternehmer empfängt aus der Reichskasse eine Vergütung von jährlich 4 400 000 ℳ. Demselben sind genaue Vorschriften über die Rechnungsführung gemacht. Ferner hat der Unternehmer 500 000 Mark Kaution zu stellen. Er darf ohne schriftliche Genehmigung des Reichskanzlers das Unternehmen weder Anderen überlassen noch in Afterpacht geben. Ueber etwaige Verlängerung des Vertrages über 15 Jahre hinaus muss eine besondere Verständigung stattfinden. Erachtet der Reichskanzler eine Aenderung in der Fahrgeschwindigkeit oder in der Dampferzahl für angemessen, so muss der Unternehmer die entsprechende Einrichtung gegen angemessene Vergütung treffen. Für Streitigkeiten hierüber tritt ein Schiedsgericht ein, gebildet aus zwei Schiedsrichtern von jeder Partei, welche einen Obmann wählen, der, wenn man sich nicht einigen kann, vom Präsidenten des hanseatischen Oberlandesgerichts ernannt wird. Durch ein solches Schiedsgericht sollen alle Streitigkeiten, die aus dem Vertrage entspringen, geschlichtet werden.

Der abgeschlossene Vertrag, mit der Unterschrift des Reichskanzlers versehen, ist bereits am 4. d. M. dem Vorsitzenden des Verwaltungsrathes der genannten Gesellschaft, Herrn H. H. Meier in Bremen, übergeben worden. Die Eröffnung der Linien wird am 1. April 1886 erfolgen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass

1. die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 16,03 km lange Strecke Ballenstedt-Quedlinburg und
2. die der Königlichen Eisenbahn-Direktion (linksrheinischen) zu Köln unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 45,5 km lange Strecke Rothe Erde-Montjoie

als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 5 (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) und No. 13 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg), sowie je der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 6 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) und No. 88 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen), und der XI. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern vertheilt worden. Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im August 1884 ausgegebene Kilometerzeiger No. 5, sowie der im September 1883 herausgegebene Kilometerzeiger No. 13 nebst Nachträgen I bis VI aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und No. 87 (Ungarische Nordosteisenbahn) sind von der geschäftsführenden Direktion ausgegeben worden. Durch dieselben sind das im Mai 1883 ausgegebene Verzeichniss No. 45 nebst Nachträgen I bis VI, sowie das im März 1883 ausgegebene Verzeichniss No. 87 aufgehoben und sind dieselben einzuziehen.

Zusammenstellung der Resultate der von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1882 bis dahin 1883 mit Eisenbahnmaterial angestellten Qualitätsproben. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist die vorgenannte, von der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten bearbeitete Zusammenstellung an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Statistik über die Dauer der Schienen (Erhebungsjahre 1879/81). Zu dieser Statistik ist ein Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3471 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder der Prämiirungs-Kommission, betreffend Ersuchen um Rücksendung der zu den einzelnen Bewerbungen gehörenden Bücher und Akten etc. (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 3504 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Ueberweisung

eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung nach vorheriger Prüfung der Kompetenzfrage (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3523 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 3551 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 23. v. Mts. in Gmunden abgehaltenen Kommissions-Konferenz (abgesandt am 3. d. Mts.). — Nächste Sitzung am 17. d. Mts. in Schandau.

No. 3552 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 26. v. Mts. in Eisenach abgehaltenen Kommissions-Konferenz (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 3553 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereinsstatut. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 22. v. Mts. in Gmunden abgehaltenen Kommissions-Sitzung (abgesandt am 4. d. Mts.). — Ort und Zeit der nächsten Kommissions-Sitzung noch nicht bestimmt.

No. 3560 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3570 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die in der Frankenwährung zu bewirkenden Ausgleichungen der Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 3572 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Zurückziehung eines Antrages auf schiedsrichterliche Entscheidung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3592 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 2 der Veränderungsnachweisung zu der Vereinskarten-Liste vom 1. Mai 1885 (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 3594 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Nachtrage zur Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 9. d. Mts. an alle diejenigen Verwaltungen, welche s. Zt. Exemplare des Werkes bezogen haben).

No. 3617 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3620 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu der Zusammenstellung der Resultate der von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1882 bis dahin 1883 mit Eisenbahnmaterial angestellten Qualitätsproben (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3622 vom 5. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission ad hoc zur Erledigung des Antrages der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend Ergänzung der Vorschriften sub 2 B der Instruktion für Wagenrevisoren und Abänderung der Bestimmungen in § 25 alin. 1 litt. b des Vereins-Wagenregulativs. Mittheilung von Anträgen einiger durch die Kommission für Betriebs-Angelegenheiten zu beantwortenden Fragen (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 3640 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Zuckerkrise und die Tarife.

Die Verheerungen, welche diese Krise angerichtet hat, sind glücklicherweise grösstentheils überwunden und das Wiederaufleben der Zuckerindustrie wird sich auch für unsere Bahnen lohnender gestalten. Dieselben dürfen aber für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, dazu in erster Reihe dadurch beigetragen zu haben, dass sie mit Verleugnung ihrer eigenen Interessen den Zuckertarif aufs äusserste herabsetzten. In dem vom 1. August 1884 an gültigen Nachtrag II zum Theil I der Tarifbestimmungen wird Zucker aller Art zum Export aus Oesterreich-Ungarn im direkten Bahnverkehr nach und durch Deutschland, Italien und der Schweiz, nach den Balkanstaaten, sowie im Verkehr nach den Elbe-Umschlagplätzen bei Aufgabe von 5 000 kg und 10 000 kg in Klasse A rangirt, also auf eine Entfernung von 300 km mit 106 kr. Oe. W. pro 100 kg berechnet. Nun wenden sich die Zuckerindustriellen gegen die internen Tarife, indem für Zucker aller Art die Klasse A und im Exportverkehr die Klasse B des Tarifs der Staatseisenbahnen angestrebt wird; indem auf die angebliche Kalamität hingewiesen wird, dass Zucker aller Art bei Aufgabe von Einzelsendungen sowohl, als auch in Wagenladungen in die Stückgutklasse II rangirt. Nun stellen sich aber in Einzelnsendungen unsere Frachtsätze gegenüber jenen in Deutschland billiger. Der Nachtheil des Deutschen Tarifes, der nur eine Stückgutklasse hat, tritt hier deutlich zu Tage. Die Deutschen Zuckertarife bei Verladungen in ganzen Waggons sind wohl billiger, als die unsern, doch ist die Differenz durch die ungünstigeren Verhältnisse, unter welchen die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen arbeiten, vollauf gerechtfertigt. Dessenungeachtet gehen sie nunmehr auch daran, sich den Deutschen Sätzen zu nähern. Unsere Zuckerindustrie muss sich jedoch vor allem vor der Ueberproduktion hüten, welche zunächst die Krise herbeigeführt hat; sie hat zwar einen schweren Konkurrenzkampf gegen das Ausland zu bestehen, aber sie kann noch mehrere bisher nicht aufgesuchte Absatzwege und hiermit ihre Rechnung finden.

Eisenbahnvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche.

Der zwischen diesen beiden Reichen am 14. März abgeschlossene Staatsvertrag, welcher die Sicherstellung mehrerer Eisenbahnanschlüsse an der Oesterreichisch-Preussischen Landesgrenze betrifft und kürzlich sowohl im „Deutschen Reichsanzeiger" als auch in diesem Blatte veröffentlicht wurde, ist nunmehr auch diesseitig und zwar im „Reichs-Gesetzblatt" vom 4. d. Mts. zur Publikation gelangt. Dasselbe bringt den Wortlaut des Vertrages mit der Schlussklausel: „Vorstehender Staatsvertrag wird mit der Wirksamkeit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder kundgemacht." Für die Länder der Ungarischen Krone hat eine ähnliche Publikation im „Ungarischen Amtsblatte" stattgefunden.

Bahneröffnungen und Betriebseinnahmen im Mai 1885.

In diesem Monate wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben: Die 6,1 km lange Theilstrecke Váradvelencze-Puspökfürdö der Vizinalbahn Nagyvárad-Belényes-Vaskoho am 14. Mai für den Personenverkehr und die 35 km lange Vizinalbahn Puszta-Tenyö-Kun-Szt.-Marton am 17. Mai (im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen). Ferner wurde die 16,3 km lange, am 6. Dezember 1884 für den Güterverkehr eröffnete Strecke Klostergrab-Mulde der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn am 18. Mai auch für den Personen- und öffentlichen Frachtenverkehr eröffnet. In diesem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 5 687 991 Personen und 5 045 371 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 745 967 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 905 fl. Im gleichen Monate 1884 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 4 992 713 Personen und 5 219 749 t Güter, 19 783 591 fl. oder pro Kilometer 963 fl.; daher resultirt für den Monat Mai 1885 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 6 pCt. In den ersten fünf Monaten 1885 beziffern sich die Totaleinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen auf 94 083 407 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 92 583 382 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21 796 km, für denselben Zeitraum 1884 dagegen 20 542 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1885 auf 4 317 fl. gegen 4 507 fl. pro 1884, das ist um 190 fl. oder, für das Jahr berechnet, pro 1885 auf 10 361 fl., pro 1884 auf 10 817 fl., das ist um 456 fl. oder in beiden Fällen um 4,2 pCt. ungünstiger.

Eventuelle Verstaatlichung zweier Oesterreichischer Bahnen.

Gerüchtweise verlautet, dass der Verwaltungsrath der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Böhmischen Westbahn seitens des Handelsministeriums unter Hinweis auf den nach den Konzessionen dieser Bahnen bald heranrückenden Zeitpunkt für den Eintritt des staatlichen Einlösungsrechtes aufgefordert worden ist, je ein schriftliches Gutachten über die Lösung diesfälliger Vorfragen bald zu erstatten. Beide Verwaltungen beschäftigen sich nun mit diesen Fragen und haben bei der Regierung um eine Terminverlängerung für diese Vorlagen bis gegen Ende des Jahres unter der Begründung angesucht, dass die Wichtigkeit des Gegenstandes die Berathung im Plenum des Verwaltungsrathes dringend erheischt, welcher aber in den Sommer- und Herbstmonaten selten vollzählig ist.

Oesterreichs Viehhandel im I. Quartal 1885.

Derselbe gestaltete sich wie folgt:

	Einfuhr 1884	Einfuhr 1885
Rinder	9 467 Stück	7 554 Stück
Schafe	2 013 „	3 325 „
Schweine	21 124 „	69 995 „
Pferde	1 195 „	1 801 „

	Ausfuhr 1884	Ausfuhr 1885
Rinder	22 912 Stück	30 080 Stück
Schafe	149 966 „	151 859 „
Schweine	40 199 „	45 089 „
Pferde	5 791 „	6 421 „

Die grössere Einfuhr und geringere Ausfuhr in Rindern erklärt sich theilweise aus vermehrtem Konsum im Inlande, hauptsächlich aber aus einer schärferen, seitens Bayern geübten Kontrolle. Für Schafe Oesterreichisch-Ungarischer Provenienz wurde im Februar bekanntlich die Deutsche Grenze gesperrt,

nichtsdestoweniger hat die Ausfuhr keine Abnahme erfahren. Entweder wird also, wie dies ja auch beim Rindvieh der Fall ist, die Ein- und Durchfuhr seitens Bayerns unter gewissen Kautelen gestattet, oder die Arlbergbahn hat den Gesammtexport bewältigt. Bei den Schweinen ist infolge des Verbots der Einfuhr seitens Preussen ein Rückschlag eingetreten. Im Monat März 1884 wurden 8 904 Schweine, im März 1885 2 732 Schweine exportirt. Aus Serbien und Rumänien wurden im Januar und Februar zusammen 1 612 Schweine, im März 16 584 Schweine importirt.

Eisenbahnwaggon-Pfändungen.

Der Bayerische Antrag auf Beseitigung der Gesetzesbestimmungen, welche Pfändungen an Eisenbahnmaterial im Dienste und Eigenthume ausserdeutscher Bahnverwaltungen ermöglichen, wurde im Reichstage nicht erledigt und die Annahme desselben von seiten des letzteren wäre auch zweifelhaft gewesen. Unter diesen Umständen können Eisenbahnwaggons Oesterreichischer Bahnverwaltungen innerhalb des Bayerischen Staatsgebietes weiterhin gepfändet werden und neuerlich fand wiederum die Pfändung von sechs Waggons der Oesterreichischen Staatsbahnen mit Bezugnahme auf die bekannten Kouponprozesse im Auftrage von Obligationeninhabern statt. Von Oesterreichischer Seite wird wird ängstlich vermieden, dass ihr eigenthümliches Fahrmaterial auf Bayerischen Routen zur Verwendung kommt, wodurch die Bayerische Staatsbahn ungemein viel Fahrmaterial auf den Oesterreichischen Grenzstationen bereits zum Weitertransporte zur Verfügung stellen muss.

Güterverkehr über die Arlbergbahn.

Der Verkehr über den Arlberg ist, dem „Lloyd" zufolge, trotz der momentan eben nicht günstigen Exportkonjunkturen ziemlich lebhaft, da für die beschränkten Cerealientransporte ein stärkerer Zufluss an Schnittholz (aus Südungarn und den Oesterreichischen Alpenländern) sowie an lebendem Vieh (für die Schweiz und Frankreich) etc. stattfindet und auch der Wechselverkehr zwischen den Adriatischen Seehäfen und Vorarlberg-Schweiz Transportquantitäten liefert. Die immerhin beträchtliche Verkehrsthätigkeit der Arlbergbahn, namentlich im Ausfuhrverkehr von Oesterreich-Ungarn, bezeichnet am besten die Thatsache, dass die in den ersten 5 Monaten d. J. über die Arlbergroute beförderten Quantitäten an Cerealien, Schnitt- und Werkholz, Wein und lebendem Vieh ca. 8 000 Wagenladungen betrugen. Trotz der in letzterer Zeit erhöhten Leistungen für den Personenverkehr findet eine durchwegs regelmässige und rasche Transportabwickelung statt, weil die fortwährende Verbesserung, resp. Erweiterung der Anlagen und der Ausrüstung der Bahn, die Leistungsfähigkeit derselben bedeutend gesteigert hat. Die Zugkraft wurde durch Beschaffung einer Anzahl von schweren Gebirgslokomotiven den Anforderungen entsprechend erhöht und sollen überhaupt Vorkehrungen getroffen worden sein, damit selbst bei einem grösseren Güterandrang, wie solchen ein gesteigerter Getreide- und Landesprodukten-Transport in den Herbstmonaten herbeiführen müsste, die prompte Beförderung der Transporte keine Unterbrechung erleide. Die in den 10 Monaten seit Eröffnung der Arlbergbahn in bezug auf die Abwickelung des Güterverkehr gemachten Erfahrungen und die sich herausgestellten Mängel boten Veranlassung zu den letztere beseitigenden Massnahmen, so dass laut Aussage von Fachleuten die Betriebstüchtigkeit der Bahn um ein wesentliches erhöht worden ist.

Stand der Eisenbahnbauten mit Ende Mai 1885.

Die Kilometerzahl der im Bau befindlichen Staatsbahnen blieb wie im Vormonate auf 80,3 km fest, dagegen stieg die Gesammtlänge der Baulinien der Privateisenbahnen durch den Zuwachs der 51,6 km langen Lokalbahnlinie Segen Gottes-Okrisko der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, sowie der 1,6 km langen schmalspurigen Lokalbahn Vorderbrühl-Hinterbrühl der Südbahngesellschaft von 162,4 km auf 215,6 km. Es standen somit im ganzen mit Ende Mai 295,9 km Eisenbahnen im Bau. Als nahezu vollendet konnten mit letztem Mai bezeichnet werden die auf Dalmatinischem Gebiete liegende Theilstrecke der schmalspurigen Eisenbahn Mostar-Metkovic, dann die Lokalbahnen Rudelsdorf-Landskron, Wall. Meseritsch-Wsetin, Brünn-Tischnowitz, Spielfeld-Radkersburg (diese sämmtlichen Bahnlinien sind inzwischen eröffnet worden. D. Red.); ein namhafter Baufortschritt war zu verzeichnen auf der Lokalbahnlinie Fehring-Fürstenfeld. — Die Zahl der bei der Ausführung der Staats- und Privatbahnen beschäftigten Arbeiter betrug 7 979 Mann, somit um 2 043 Mann mehr als Ende April, welche Steigerung dem erhöhten Baustande entspricht.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz.

Am 2. Juli wurde die Lokalbahn Brünn-Tischnowitz mit den Stationen Königsfeld, Reckowitz, Gurein, Drasow, Tischnowitz und den Haltestellen Obrowitz und Zinsendorf dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Stationen Königsfeld, Reckowitz, Gurein, Drasow und Tischnowitz wurden für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Obrowitz für den Personen- und Gepäckverkehr und für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen, die Haltestelle Zinsendorf für den Personenverkehr, sowie für die Aufnahme von Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Lokalbahn Mährisch Weisskirchen-Wsetin.

Am 1. Juli wurde die von der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft erbaute 44 km lange Bahn Weisskirchen-Wsetin dem allgemeinen Verkehre übergeben; die Theilstrecke Mährisch Weisskirchen - Krasna (bei Wallachisch Meseritsch) war schon im November vorigen Jahres eröffnet worden, während der Bau der Strecke Krasna - Wsetin, der vielen Terrainschwierigkeiten wegen, sich sehr verzögerte und zudem durch das im Mai laufenden Jahres infolge von Schneefällen und Regengüssen eingetretene Hochwasser einen sehr bedeutenden Schaden durch Zerstörung der Dämme und Unterwaschung des Bahnkörpers erlitt. Die Strecke Krasna-Wallachisch Meseritsch wurde unterm 15. Januar zunächst provisorisch für den Güterverkehr eröffnet. Die Bahn ist von hoher Bedeutung für die in diesem Bezirke in Blüthe stehende Glas- und Holzindustrie, sowie für den Holzhandel.

Die Bauausführung der Zagorianer Bahnen.

Alle Details der Baupläne der Zagorianer Eisenbahnen wurden vom Kommunikationsministerium endgültig gutgeheissen und ist infolge dessen die Baulizenz ausgefolgt worden, so dass die von den Bauunternehmern in jeder Richtung vorbereiteten Arbeiten jetzt gleichzeitig an verschiedenen Punkten in Angriff genommen werden und die Kroatien viele Vortheile bietende Linie innerhalb der festgestellten Bauzeit wird hergestellt werden können.

Dammrutschungen und der Ramocsaer Damm.

Ueber dieses Thema hielt Aug. Alexander Dobicorhi im Ungarischen Ingenieur- und Architektenverein einen Vortrag, in welchem derselbe die Sicherungsarbeiten des im allgemeinen um 1 m gesunkenen, kaum 300 m langen Ramocsaer Dammes, welcher sich seit Jahren in fortwährender Bewegung befindet und beständig abfällt, zur Darstellung bringt. Derselbe erklärt die Theorie der Abrutschung auf Grund seiner praktischen Studien; ferner zeigt er die Mängel der bisher angewendeten Schutzmittel und bezeichnet als bestes Schutzmittel die in der ganzen Breite des Dammes angebrachten Sickerschlitze, deren Bestandtheile von ihm ebenfalls detaillirt wurden.

12. Generalversammlung der Wiener Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft.

Dieselbe wurde am 27. v. M. abgehalten. Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes wurde konstatirt, dass nach Einbeziehung des vorjährigen Saldovortrages von 14 974 fl. der Generalversammlung ein Gewinnsaldo von 21 020 fl. zur Verfügung steht, welcher nach dem Antrage des Verwaltungsrathes als Betriebsfonds vorgetragen wird. Einige vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene Statutenänderungen wurden genehmigt.

1. Generalversammlung der Eisenbahn Wittmansdorf-Ebenfurt.

Dieselbe fand am 30. v. M. statt. Der Bericht des Verwaltungsrathes über die erste, den Zeitraum vom 23. August 1883 bis 31. Dezember 1884 umfassende Geschäftsperiode bringt zunächst in Bezug auf den Bau der Bahn zur Kenntniss, dass derselbe ordnungsgemäss durchgeführt und seitens der Staatsverwaltung im Jahre 1883 anstandslos kollaudirt wurde. Der Verwaltungsrath hat es dem Interesse der Gesellschaft in bezug auf die kurze Strecke von Ebenfurt bis zur Oesterreichischen Landesgrenze entsprechend gefunden, anstatt ein hart neben dem Gleise der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn laufendes neues Gleise zu bauen, die Strecke von Ebenfurt nach Neufeld in Ungarn von der Südbahn, der Pächterin des Netzes der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn, für die ganze Konzessionsdauer in Subpacht zu nehmen und andererseits den auf Ungarischem Territorium liegenden Theil dieser Pachtstrecke ebenfalls auf Konzessionsdauer an die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn weiter zu verpachten und betrage der seitens der Gesellschaft für den auf Oesterreichischem Boden liegenden Theil dieser Pachtstrecke zu bezahlende jährliche Pachtschilling nach Abzug des für Schlepp- und Nebengleise eingehenden Pachtbetrages 2 135 fl. 58 kr. Der zu 5 pCt. kapitalisirte Betrag dieser Pachtsumme, welcher als ein durch Unterlassung des betreffenden Ausbaues in Ersparung gebrachter Theil des Anlagekapitals anzusehen ist, wurde mit 42 711 fl. dem Spezialreservefonds zugewiesen. Der aus dem Betriebe in der Periode vom 23. August 1883 bis 31. Dezember 1884 verfügbare Ueberschuss beträgt 44 149 fl., was einer 2,84 pCt. Verzinsung des Anlagekapitals pro anno entspricht. Von diesem Reingewinn werden 2 144 fl. dem Amortisations- resp. dem Reserve- und Erneuerungsfonds zugewiesen, 40 040 fl. zur Einlösung des Julikoupons mit 7 fl. pro

Aktie verwendet und der Rest von 1 965 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die günstigen Erntenachrichten vermögen kaum die Befürchtungen aufzuwiegen, welche sich an den in Wirksamkeit getretenen Deutschen Roggenzoll knüpfen. Die Vergleichung der beiden letztwöchentlichen Kourse ergibt nur einen scheinbaren Rückgang bei einigen Bahnwerthen infolge der Notirung ex Koupon. Der günstige Dekadenausweis der Carl-Ludwigbahn hielt dieselbe auf 244.50; dagegen avancirten die beiden Nordwestbahn auf 169 (A.) und 169.25 (B.). Für Lemberg-Czernowitz (229.75) ist noch immer infolge der schwebenden Verhandlung mit der Rumänischen Regierung lebhafter Begehr. Dasselbe gilt von den Prioritäten dieser und der Franz-Josefbahn, welche mit 92 resp. mit 92.50 notiren.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsberichte pro 1884 und der am 17. Juni abgehaltenen 14. ordentlichen Generalversammlung ist folgendes hervorzuheben:

Befördert wurden 467 867 Personen (gegen 1883 mehr 39 782 Personen) und insgesammt 1 798 033 t Güter (gegen das Vorjahr mehr 173 186 t). Dafür sind vereinnahmt: im Personenverkehr 126 901 fl. (gegen 1883 mehr 10 696 fl.), im Güterverkehr 2 218 366 fl. (gegen das Vorjahr mehr 109 022 fl.). Die Mehreinnahme des Personenverkehrs resultirt aus der Zunahme der Frequenz in allen Wagenklassen und wurde durch den regen Besuch der in den Sommermonaten in Teplitz stattgefundenen Industrieausstellung veranlasst. Bei der Güterbeförderung ist, so wie im Vorjahre, abermals eine bedeutende Steigerung der Verfrachtung diverser Güter, namentlich von Schienen und Baumaterialien zu verzeichnen. Die Gesammteinnahme beträgt 2 573 347 fl., also gegen das Vorjahr mehr 113 924 fl. Die Betriebsausgabe beziffert sich auf 872 197 fl. (gegen 1883 mehr 45 852 fl.).

Die Verhältnissziffer der Ausgaben gegen die der Einnahmen ist eine fast gleiche wie die des Vorjahres, es betrugen die Betriebsausgaben 33,89 pCt. der Bruttoeinnahmen gegen 33,59 pCt. im Vorjahre. Die Erhöhung des Prozentualverhältnisses in den Betriebsausgaben gegen das Jahr 1883 (um 0,3 pCt.) wird durch den Umstand aufgeklärt, dass im Jahre 1884 unter dem Titel „Verschiedene Einnahmen“ gegen das Vorjahr ein um 12 522 fl. geringerer Betrag eingegangen ist, während die reinen Transporteinnahmen um den Betrag von 119 718 fl. im Jahre 1884 höher waren. Diese erhöhten Transporteinnahmen hatten konsequenter Weise auch verhältnissmässig höhere Transportausgaben im Gefolge. Werden die reinen Betriebsausgaben und Transporteinnahmen mit einander verglichen, so stellt sich heraus, dass die Betriebskosten im Jahre 1884 nur 30,43 pCt. der Transporteinnahmen, im Jahre 1883 hingegen 31,19 pCt. betrugen. Als Betriebsüberschuss ergeben sich 1 701 150 fl., mithin gegen das Vorjahr mehr 68 072 fl. Nach Verzinsung und Amortisation der Prioritäten, Zinszahlung aus der Grundeinlösung und Zuschuss zum Omnibusbetriebe verbleibt ein Nettobetrag von 1 018 260 fl. (gegen das Vorjahr mehr 70 823 fl.). Derselbe soll nach dem Beschlusse der Generalversammlung wie folgt verwendet werden: Dotirung des Reservefonds 90 100 fl., desgleichen des Erneuerungsfonds 117 263 fl., 5 pCt. Dividende für die Prioritätsaktien 80 595 fl. und für die Stammaktien 330 000 fl., statutenmässige Tantième an den Verwaltungsrath von 10 pCt. 40 030 fl.

Von dem nunmehr verbleibenden Reste von 360 272 fl. und dem Saldo aus dem Vorjahre von 3 857 fl. werden 4 pCt. Superdividende für die Prioritäts- und Stammaktien mit 64 476 bezw. 264 000 fl., zur Dotation an den Pensionsfonds 10 000 fl. und zum Vortrage auf neue Rechnung 25 653 fl. bestimmt.

Die Fonds stellen sich am Schlusse des Jahres 1884 wie folgt: a) Erneuerungsfonds 183 090 fl., b) Reservefonds 465 488 fl.

Das Prioritäten-Amortisationskonto hat sich gegen das Vorjahr um 82 650 fl. erhöht, so dass im ganzen der Betrag von 483 450 fl. der Prioritätenschuld getilgt sind.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LIX.

Am Freitag den 19. Juni 1885 war die Newyork Bay sehr belebt; der Anblick derselben glich dem, welchen ich bereits im vorigen Jahre gelegentlich des Einlaufens der Nordpolschiffe beschrieb, nur lag ein feiner Duft über dem Wasser, welcher nicht gestattete, Staten-Island gut zu sehen. Kurz vor 12 Uhr Mittags begannen die Kanonen sowohl auf den Forts als auch auf dem Wasser zu donnern: Dem lange erwarteten Französischen Truppen-Transportschiffe „Isère“ mit der Libertystatue an Bord war es nach der „misère“ des Kohlenmangels endlich gelungen, den Hafen von Newyork zu erreichen; das Französische Flaggenschiff „La Flore“ war auch eingetroffen und die beiden fremden Schiffe wurden von einigen Kriegsschiffen der Vereinigten Staaten wie auch von einer grossen Menge von Personendampfern, Yachten u. s. w. die Bay herauf begleitet. Gegenüber von Governor's Island begann „La Flore“ zu feuern. Die „Isère“ warf vor Bedloe Island, woselbst das Postament gebaut wird, Anker, und in diesem Augenblicke begann ein eigenes Konzert, nämlich nebst dem Feuern der Geschütze ertönte auch das Blasen von Hunderten von Dampfpfeifen resp. Dampfhörnern der vielen Dampfer. Die Battery war von Publikum überfüllt, die Luft sehr schwül; da nur noch ein ganz gewöhnlicher Festzug nach City-Hall laut Schema F bevorstand, fuhr ich mit einem der nun bald verschwindenden Broadway-Omnibus gen Norden. Der Broadway war nett dekorirt, natürlich ausschliesslich Amerikanisch und Französisch beflaggt.

Die Broadway-Pferdebahn-Gesellschaft konnte sich mit den bereits bestehenden Gesellschaften nicht darüber einigen, ihre Gleise von Bowling-Green durch Whitehall- oder State-Street bis zur South-Ferry führen zu dürfen; die alten Gesellschaften besitzen ein Monopol auf diese Strecken. Die Broadwaybahn-Gesellschaft hat nun, wie es heisst, sämmtliche Broadway-Omnibusse angekauft und wird Passagiere, welche mittelst der Pferdebahn in Bowling-Green ankommen, unentgeltlich bis zu den Ferryboot-Häusern an der Battery befördern, wenn sie es wünschen, et vice versa. Gerade vor dem Deutschen und Französischen Generalkonsulate wird vorläufig umgestiegen werden, das bisher zierliche Bowling-Green dürfte daher bald in „üblen Geruch“ kommen. (Siehe später)

Das Avisoboot „Delphin“, über dessen Schicksale ich mehrmals berichtete und dessen Brüder und Schwestern der Vollendung entgegensehen, soll gräulich gebaut sein, garnichts taugen. Als es neulich auf den Felsen fuhr, nachdem es den Passagierdampfer „Cienfuegos“ gerammt hatte, war es schwer beschädigt worden — der Kiel soll gebrochen sein. Doch würde ja eine solche ehrenvolle Wunde keinen Makel auf den Erbauer werfen: Der Bericht, welchen die Regierungskommission nach Washington richtete, ist aber in jeder Beziehung so vernichtend, dass man den „Delphin“ kaum wird als Waschkessel brauchen können. Washtub nennt man hier allgemein fast jeden der stolzen Kriegsdampfer der Vereinigten Staaten. Dieselben sind meist von Holz, also Waschfässer; eiserne Schiffe wie der „Delphin“ sind daher wenigstens Waschkessel. Ungeheure Summen hat die Marine seit Beendigung des Bürgerkrieges gekostet, es scheint aber weiter kein Resultat erzielt worden zu sein, als eine seeuntüchtige Kriegsflotte.

Auf Wards-Island am Hell-Gate im East River befindet sich eine Irrenanstalt. In Ermangelung von Raum hat man die Zwischendeckspassagiere jener Dampfer, welche, wie ich neulich mittheilte, Blatternkranke an Bord hatten, auf Wards-Island internirt, hält sie dort in Quarantaine. Diese Insel befindet sich ganz in meiner Nähe. Hiesige Aerzte diskutiren gerade wieder darüber, ob Impfung gut sei oder nicht, infolge dessen impfte der Hausarzt einer mir befreundeten Familie deren etwa 8 Monate altes Kind vorläufig nicht; andererseits impft man darauf los wie toll und sperrt die verdächtigen Einwanderer, Gesunde wie Kranke, ab.

So wird, bringt es die Zeit mit sich, Todesmuth und völlige Rücksichtslosigkeit auf Wohlbefinden als „verfluchte Pflicht und Schuldigkeit“ auch vom Spiessbürger, z. B. in einer belagerten Festung, vorausgesetzt; so grault man sich in Friedenszeiten bereits beim Erscheinen von Masern ab; Blattern, Cholera rufen sinnlose Paniken hervor, welche sehr leicht vermieden werden könnten.

Die Ausflüge der Vereine, Logen u. s. w. haben bereits begonnen und es beleben die Schleppboote mit angehängten Barken bereits die Wasserstrassen.

Aus England erwartet man mehrerere Segelyachten, welche an einer grossen Regatta theilnehmen sollen. Viele Vorbereitungen trifft man bereits dazu; soviel mir bekannt, ist eine der Bestimmungen die, dass eine jede Yacht auf eigenem Kiele mit eigener Segelkraft zum Abfahrtsorte kommen muss. Die Englischen Fahrzeuge sind daher genöthigt, von Europa herüber zu segeln und sind bereits abgefahren. Yachten sind nicht gross, wohl aber die Wogen des Oceans!

Heute, am 22. Juni, wurde die Broadway-Pferdebahn dem Verkehre übergeben, ein Mann an der 10. Strasse bereits von einem Waggon überfahren; 125 Tramwaywaggons versehen den Dienst zwischen Bowling-Green und dem Anfange des Centralparkes, also etwa bei der 59. Strasse! Das Gleise auf der Westseite von Bowling-Green beginnt man wieder herauszureissen und es findet Ankunft wie Abfahrt ausschliesslich auf der Ostseite dicht vor der Thüre des Deutschen Generalkonsulates und der Agentur des Norddeutschen Lloyd statt. Dort steigt man in die vom unteren Broadway nunmehr gänzlich verschwundenen Omnibusse um, welche durch Whitehall-Street bis South-Ferry fahren. Der Raum vor dem Deutschen Generalkonsulate ist ein sehr beschränkter, der Gestank muss, wenn nicht kräftig desinfizirt wird, binnen kurzer Zeit in den heissen Tagen furchtbar werden. Womit aber desinfiziren, damit die Hufe der Pferde nicht leiden? Das benachbarte Französische Generalkonsulat, die Agenturen der Compagnie générale transatlantique und der

Anchor-Line empfangen den Duft bereits verdünnt und nur bei Ost- oder Nordost-Wind, dem Lloyd wird aber die Jauche im vollsten Ernste baldigst in die im Souterrain befindlichen Büreaus sickern, wenn diese Umsteigstelle bleiben sollte.

Haftpflicht.

v. O. **Haftung des Unternehmers einer Pferdeeisenbahn aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes.** Kläger ist der vormalige Pferdeeisenbahnkutscher Z. in Dresden; Beklagte die Aktiengesellschaft unter der Firma: „Tramways Company of Germany in London." — Kläger, welcher seit dem Sommer des Jahres 1882 in den Diensten der Beklagten als Kutscher gegen ein Monatslohn von 60 ℳ stand, wartete am 5. Oktober 1882 Mittags 1 Uhr auf dem Neustädter Markt zu Dresden mit zwei frischen Pferden auf die Ankunft des von der Tannenstrasse aus über den Markt fahrenden Pferdebahnwagens. Dabei fiel infolge plötzlicher, krampfhafter Erkrankung das Handpferd, welches er am Zügel hielt und welches im Eigenthum der Beklagten stand, auf ihn. Kurz vorher, als das Pferd angeschirrt und aus dem Stalle geführt wurde, war an demselben nichts Krankhaftes zu bemerken gewesen. Den Parteien war auch nicht bekannt, dass es früher an einer Krankheit der angegebenen Art gelitten habe. Die Beklagte hat das Pferd nach dem Unfalle veräussert. Der Kläger ist von der Beklagten aus deren Dienste entlassen und bis zum 12. Mai 1883 schadlos gehalten worden. — Er behauptet nun: Während er vor dem Pferde gestanden, habe dasselbe im Krampfe den Hals über Klägers Schulter und den Kopf über Klägers Brust herabsinken lassen und die Brust Klägers dergestalt zwischen Unterkiefer und Brustblatt des Pferdes eingeklemmt, dass der Kläger sich zu rühren ausser Stande gewesen und erst wieder frei geworden sei, als das Pferd infolge der Krämpfe auf die Vorderfüsse zusammengesunken, sodann ganz zu Falle gekommen sei. Hierbei habe er eine Lungen- und Magenquetschung erlitten, welche ihn dauernd erwerbs- und arbeitsunfähig mache. Er leide an Brustauswurf, könne nicht anhaltend gehen, stehen und sitzen und empfinde bei Bewegung und beim Bücken Schmerzen an den Extremitäten. Er beantragte deshalb, die Beklagte zur Gewährung einer Rente von 720 ℳ jährlich auf die Dauer seiner Erwerbsunfähigkeit und zur Bezahlung der ferner erwachsenden Kurkosten zu verurtheilen. Von der Beklagten, welche die Abweisung der Klage beantragt und die Angaben des Klägers durchgängig bestreitet, ist darauf Bezug genommen, dass der Kläger an seinem Unfall selbst die Schuld trage und dass wenigstens ein unabwendbarer Zufall vorliege. Event. hat sie zur Wiederverschaffung des Pferdes und zu dessen Ueberlassung an den Kläger sich erboten. Im Urtheile I. Instanz wurde die Beklagte zur Gewährung der geforderten Rente vom 12. Mai 1883 ab auf die Dauer der Erwerbsunfähigkeit des Klägers und zur Bezahlung der künftig vom Kläger aus Anlass des Unfalls aufzuwendenden Kurkosten mit der Massgabe verurtheilt, dass sie von diesen Leistungen durch Ueberlassung des Pferdes in das Eigenthum des Klägers sich befreien könne. — Das Ober-Landesgericht zu Dresden erkannte hiernächst den Anträgen der Beklagten gemäss auf Zurückweisung der klägerischen Berufung und Abweisung der Anschlussberufung aus folgenden Entscheidungsgründen: „Aus der Bestimmung im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatze etc. würde nach dem Zwecke und der Entstehungsgeschichte des Gesetzes eine Haftung der Beklagten als Unternehmerin der Pferdeeisenbahn zu Dresden für den dem Kläger am 5. Oktober 1882 zugestossenen Unfall nur dann herzuleiten sein, wenn dieser Unfall mit denjenigen Gefahren im unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhange gestanden hätte, welche dem Eisenbahnbetriebe nach seinen Mitteln, Anlagen und Einrichtungen im Verhältnisse zu anderen Verkehrs- und Transportbetrieben eigenthümlich sind. (Entsch. Bd. I. S. 52. 253; II. 8. 85; III. 20; VI. 38; VII. 43.) Ein solcher Zusammenhang ist jedoch jedenfalls nach der Darstellung, welche Kläger in der mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits gegeben hat, und als thatsächliche Unterlage für die Beurtheilung seiner Ansprüche gegen sich gelten lassen muss, nicht zu erkennen. Die Verwendung von Zugpferden und die Bereithaltung der Pferde zu diesem Zwecke an dem Orte, wo sie in Thätigkeit treten sollen, ist an und für sich keine dem Betriebe der Pferdeeisenbahn eigenthümliche, auch keine innerhalb eines solchen Betriebes mit besonderen Gefahren für die Betheiligten verbundene Veranstaltung. Der Kläger und das Pferd waren zur Zeit des Unfalls nicht im Betriebe beschäftigt, sondern standen zur Dienstleistung nur erst bereit. Die Erkrankung des Pferdes und die Verletzungen nach Art und Umfang, welche der Kläger hierbei erlitten haben will, stehen mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes überhaupt ausser Beziehung. Ebensowenig hat Kläger nachzuweisen vermocht, dass der Unfall auf das schuldhafte Verhalten einer dritten Person zurückzuführen sei, für welches Beklagte an sich oder wegen des zwischen ihr und dem Kläger bestandenen Dienstverhältnisses einzustehen habe." (Die Gründe für diese Richtung der Noxalklage interessiren hier nicht weiter.) (Erk. des I. Senats des Ober-Landesgerichts zu Dresden vom 22. Oktober 1884. No. 43. O. I. 84; Klemm, Annal. Bd. VI. S. 355 ff.)

Litteratur.

Jahrbuch der Berliner Börse 1885—1886. Ein Nachschlagbuch für Bankiers und Kapitalisten. Herausgegeben von der Redaktion des „Berliner Actionär" J. Neumann u. E. Freystadt, Berlin SW, Beuthstrasse 17. Preis in elegantem Einband 10 ℳ.

Das „Jahrbuch der Berliner Börse" ist anerkanntermassen ein unentbehrliches Handbuch für alle Kreise, die an den Bewegungen des Kapitalmarktes interessirt sind und fehlt wohl auf keinem Bankkomtoire von Bedeutung. Dasselbe dient den Bankinstituten und Privaten in stets wachsendem Umfang zur Information über die Verhältnisse der sämmtlichen an der Berliner Börse in Verkehr stehenden Staats-, Kommunal-, Bank-, Eisenbahn-, Versicherungs-, Bergwerks- und Industriepapiere. Die soeben erschienene siebente Ausgabe fasst das umfangreiche Material an der Hand der Etats, Geschäftsberichte, Rechnungsabschlüsse, Generalversammlungs-Protokolle pro 1884 resp. 1884/85 etc. wiederum in gewohnter trefflicher prägnanter Weise in einem Band zusammen und ist bis zum Tag des Erscheinens (4. Juli) fortgeführt. So steht die vorliegende siebente Ausgabe des „Jahrbuchs der Berliner Börse", 1885/86, vollkommen auf der Höhe der Gegenwart.

Bekanntlich hat das Deutsche Reichsgesetz vom 18. Juli 1884 in den Statuten der Deutschen Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien vielfache Aenderungen hervorgerufen. Weitere bedeutsame Aenderungen sind eingetreten durch den Fortschritt der Eisenbahnverstaatlichung in Deutschland und Oesterreich, durch zahlreiche Zinsherabsetzungen und Kündigungen sowohl auf dem Gebiete der öffentlichen Schuld, insbesondere bei der Preussischen Eisenbahnschuld, als auch auf dem Gebiete des Kredits industrieller Unternehmungen, sowie durch die Einführung der Russischen Kouponsteuer u. s. w. Auch eine ganze Reihe neuer Papiere sind im laufenden Jahre an der Berliner Börse zur Einführung gelangt.

Mehr wie jemals erscheint heute deshalb ein Werk wie das vorliegende, welches kurz und klar ein Bild über die Grundlagen der Börsenpapiere bietet, ein Bedürfniss des Kapitalverkehrs, der nur durch eine genaue Kenntniss aller Verhältnisse die unerlässliche Sicherheit für seine Entschliessungen gewinnen kann.

Die Stellung des „Berliner Actionär" bürgt für sachkundige, korrekte und objektive Bearbeitung des Materials.

Das Jahrbuch bietet übrigens nicht nur den Kapitalisten und Börsenmännern ein treffliches Nachschlagebuch, wir können dasselbe allen Interessenten und insbesondere auch den Eisenbahn-Fachleuten wegen seiner Korrektheit, Uebersichtlichkeit und prägnanten Form in betreff der das Eisenbahnwesen betreffenden Ausführungen warm empfehlen.

Salonwagen von Webb.

Auf der Ausstellung der Erfindungen in London hat Webb ausser der von ihm konstruirten Compound-Maschine und dem Stahloberbau einen von ihm entworfenen Salonwagen ausgestellt, welcher von der London und North-Western Eisenbahn als Normalie angenommen ist. Dieser Wagen, welcher 12,6 m lang und 2,55 m breit und bis zu den Bufferflächen 13,8 m lang ist, ruht auf vier Achsen, von denen die mittleren 4,8 m von einander entfernt und mit gewöhnlichen Achsbüchsen versehen sind; während die äusseren mit einer von Webb entworfenen Anordnung radialer Achsen (siehe Abbildungen im „Engineering" S. 670 u. 671) versehen sind, welche ähnlich den von ihm bei seinen Maschinen angewendeten radialen Achsbüchsen wirkt. Die äusseren Achsen sind 2,4 m von den inneren entfernt, so dass der Gesammt-Radstand des Wagens 9,6 m beträgt. Das Gestell des Wagens besteht zum grössten Theil aus Stahl mit hölzernen Längsbalken und Diagonalstreben ausser einem starken System von Zugdiagonalen. Die äusseren Achsen haben Achsbüchsen, welche in Führungsbügeln eines besonderen Rahmens liegen, der sich seitlich unter dem Hauptrahmen des Wagens verschieben kann. Die Richtung dieser seitlichen Bewegung ist durch besondere Gleitkurven und Führungsnasen derartig geregelt, dass nur eine Kreisbewegung für einen Radius von 2,0 m stattfinden kann. Das seitliche Spiel der Führung beträgt nach beiden Seiten 60 mm und die Bewegung wird durch eine mittlere Feder geregelt, welche durch jede Seitenbewegung des Unterrahmens nach rechts oder links zusammengedrückt wird.

Die ganze Anordnung ist einfach und wirksam und diese so ausgestatteten Wagen laufen gut. Auf der Ausstellung ist ein Stück Gleis mit einfachen und Contrekurven gelegt und beim Verschieben des Wagens auf demselben kann man das Spiel der beweglichen Achsen deutlich beobachten. R. B.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit dem 15. Juli 1885 tritt im Verkehr zwischen Lüneburg und Meseritz für den **Transport von Salz** in Ladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum ein direkter Frachtsatz in Höhe von 1,13 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Königliche Eisenbahn-Direktion Hannnover, (1453)
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. d. Mts. gelangt zu dem Staatsbahn-Güter-Tarife **Berlin-Breslau** ein Nachtrag I zur Ausgabe, welcher ausser bereits publizirten Tarifänderungen und Ergänzungen neue Frachtsätze für die Stationen resp. Haltestellen Ströbel, Zopten, Rogau und Rosenthal (E.-D.-B. Breslau), Vervollständigungen und Berichtigungen der Ausnahmetarife für Getreide etc., Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, Holz, europäisches des Spezialtarifs II, rohe Steine und Eisenerze etc., sowie Berichtigungen einiger Kilometer-Entfernungen des Haupttarifs enthält. Soweit durch letztere Tariferhöhungen bedingt werden, treten dieselben erst mit dem 25. August d. Js. in Kraft.

Die Eröffnung des Verkehrs mit Rosenthal wird s. Z. besonders bekannt gemacht werden.

Am 10. d. Mts. tritt ferner zu dem Anhange des erwähnten Tarifs ein Nachtrag I mit Tarifberichtigungen bezüglich des Verkehrs mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn in Kraft.

Druck-Exemplare der qu. Nachträge sind bei den Stationskassen zum Preise von 0,20 ℳ resp. 0,03 ℳ, von Besitzern der Haupttarife gratis zu haben.

Breslau, den 7. Juli 1885. (1454)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch-Französischer Güterverkehr. Der im Deutsch-Französischen Gütertarif vom 1. Januar 1883 auf Seite 49 des Heftes II angegebene Ausnahmetarif No. 1 für den Transport von Bier in Fässern bei Aufgabe ganzer Wagenladungen à 5 000 und 10 000 kg ist mit Gültigkeit vom 10. dieses durch ermässigte Frachtsätze ergänzt worden.

Das Nähere ist in dem Tarifbüreau der unterfertigten Direktion zu erfahren.

Köln, den 7. Juli 1885. (1455)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im Nachtrag XX des Tarifs für den Böhmisch-Schweizerischen Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze für den Transport von Sprit und Spiritus von Böhmischen Stationen nach den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn Basel und Schaffhausen, treten mit Wirkung vom 1. d. Mts. ab auch für den Verkehr der Badischen Stationen Basel und Schaffhausen in Geltung.

Näheres ist bei den Badischen Güterexpeditionen Basel und Schaffhausen zu erfahren.

Karlsruhe, den 6. Juli 1885. (1456)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung werden in den Tarif vom 1. Dezember 1881 für den Güterverkehr der Stationen der Badischen Bahn und der Main-Neckarbahn mit den Bodenseeuferstationen für den Verkehr Mannheim-Friedrichshafen direkte Frachtsätze aufgenommen, welche bei unserer Güterverwaltung Mannheim zu erfragen sind.

Karlsruhe, den 6. Juli 1885. (1457)
Generaldirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. September d. Js. werden die im Verkehre mit den Stationen Altbreisach, Gengenbach, Göggingen, Hattingen, Hördten, Klengen, Krozingen, Messkirch, St. Georgen i. Schw., Stockach und Thalmühle der Badischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Holz aufgehoben und vorerst nicht wieder ersetzt.

Erfurt, den 6. Juli 1885. (1458)
Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 15. Juli 1885 tritt zum Staatsbahn-Gütertarif **Bromberg-Berlin** der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Neue bezw. anderweite Entfernungen für die Stationen Arnsdorf i. Ostpr., Heinrikau, Kukehnen, Lichtenfeld, Mehlsack, Perwilten, Tiefensee, Wormditt, Zinten und die Stationen Golmkau und Schöneck des Bezirks Bromberg. Die Entfernungen für die beiden letztgenannten Stationen kommen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung am 1. August cr. zur Anwendung.
2. Neue bezw. anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs I für Getreide etc. für die Stationen Fürstenwalde und Görlitz des Bezirks Berlin.
3. Neue Flachs- und Hanfsätze für die Station Sagan des Bezirks Berlin.
4. Berichtigungen und bereits früher publizirte Tarifveränderungen.

Soweit der Nachtrag Tariferhöhungen enthält, welche bisher nicht publizirt sind, treten dieselben erst am 20. August cr. in Kraft.

Exemplare qu. Nachtrags sind vom 10. Juli cr. ab bei unseren Billet-Expeditionen käuflich zu beziehen.

Bis dahin wird unterzeichnete Direktion auf etwaige Anfragen über die Höhe der einzelnen Tarifsätze Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 30. Juni 1885. (1459 J)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Stationen Iserlohn (Ostbahnhof) und Westig des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Elberfeld sind vom 15. Juni cr. ab, dem Tage der Eröffnung der Strecke Hemer-Iserlohn, in den Staatsbahn-Verkehr Elberfeld-Hannover mit direkten Frachtsätzen einbezogen worden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen.

Hannover, den 3. Juli 1885. (1460)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. August l. J. treten direkte Gütertarife zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln (Betriebsamt Saarbrücken einschliesslich der Rhein-Nahebahn, Stationen der Moselbahn westlich von Cobern und der Abzweigungen, sowie Stationen der Eifelbahn südlich von Euskirchen und der Abzweigungen) einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn und der Linie Effretikon-Hinweil, sowie Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und Wald-Rüti Bahn) andererseits in Kraft.

Karlsruhe, den 4. Juli 1885. (1461)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Unsere beiden Bekanntmachungen vom 31. Dezember v. Js. und 8. Januar d. Js. über die Benützung unserer Transitlinien im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehr ziehen wir hierdurch zurück.

Mainz, den 4. Juli 1885. (1462)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direktion.

K. K. pr. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr Am 1. August 1885 tritt ein Nachtrag I zu den Tarifen für den Elbeumschlags-Verkehr „Südwestrussland-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz“ und „Südwestrussland-Dresden-Elbkai“ in Kraft.

Derselbe enthält anderweitige resp. erhöhte Frachtsätze für den Verkehr von und nach Husiatyn (Russland) transit und Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 6. Juli 1885. (1463)
Die General-Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Für Harze, gemeine, Brauerharz, Kolofonium, gereinigtes Fichtenharz (Galipot), Harzwische (Harzschlacken) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Predeal	3,76 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Predeal	4,11 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive (10) zehn Pfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 7. Juli 1885. (1464)

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Mit Gültigkeit vom 1. August 1885 an tritt zum Ausnahmetarife vom 5. Mai 1885 für den Transport von Caolin, Porzellanerde, Pfeifenerde, Chinaclay, gewöhnliche Thonerde lose oder in Säcken verpackt von Dobran, Kaznau und Tremosna, Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, und Nürschan, Pilsen, Rokycan und Staab, Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn, nach mehreren Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die Station Halbstadt der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Prag, im Juli 1885. (1465)
Die Betriebsdirektion der K. K. priv. Böhm. Westbahn, auch im Namen der mitbetheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. K. K. Bosna-Bahn. Mit 15. Juli l. J. gelangt ein neuer Tarif für den direkten Eil- und Frachtgutverkehr via Steinbrück-Sissek-Siekovac, zwischen Stationen der K. K. Bosna-Bahn einerseits, den Stationen Wien (Hauptzollamt), Wien S. B., Wien (Matzleinsdorf), Graz und Oedenburg andererseits zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden die im bezüglichen, seit 1. Januar 1883 gültigen Tarife sub A, sowie im Nachtrag I, gültig vom 5. August 1883, sub A und B, ferner die im Nachtrag III vom 1. August 1884 sub A, B, D und E enthaltenen Bestimmungen und Tarife ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des zur Einführung gelangenden Tarifes können im Wege der Verbandstationen, dann bei den kommerziellen Abtheilungen der Verbandbahnen und bei der Betriebs-Direktion der Südbahn in Budapest käuflich bezogen werden.

Wien, am 30. Juni 1885. (1466)
Die Verbandverwaltungen.

(Fortsetzung der offiz. Anzeigen S. 679.)

No. 13. Jahrgang 1885. Berlin, am 11. Juli 1885.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 9. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A G	476	1	Kiste	Musikwerk	—	9,5	1	Breslau	K. E.-D. Berlin	auf dem Musikwerk befindet sich Stempelbezeichnung Berlin Patent mit No. 55243. Ausserdem ist die Kiste beklebt mit Leipzig.
2	A K	450	1	„	Kleider	—	11	2	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
3	A L F	117	1	Ballen	Baumwolle	—	300	3	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
4	A S	4	1	Korb (Blechbüchse)	Oel	—	28,5	4	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
5	A S	286	1	—	Nähmaschine emballirt		37	5	Hannover	K. E.-D. Hannover	
6	B	—	2	—	Krebskörbe	—	5	6	Biesellen	K. E.-D. Bromberg	
7	B H	392999 1/2	1 / 1	Kiste / Korb	? / ?	— / —	12 1/2 / —	7	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
8	C D	4325	1	Fass	ansch. Wein	—	72	8	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
9	C M A	5698	1	Kiste	unbekannt	—	—	9	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
10	D	—	1	Kollo	eiserne Ringe	—	11	10	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
11	D	27	1	Fass	leer	—	31	11	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
12	D C	762	1	—	Kinderwagen	—	10	12	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
13	D C	4367	1	Kiste	leer	—	—	13	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
14	F H	—	1	„	Waaren	—	66	14	Hamont	Grand Centr. Belge	
15	F R	28426	1	„	eis. Gewichte		13,5	15	Düsseldorf K. M.	Rechtsrh. Köln	
16	F W L	930	1	Bund	Fensterschieber	—	6,5	16	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
17	H C	—	1	Korb	Wein	—	103	17	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
18	H C	4334	1	Pack	Gabeln	—	—	18	Trier	Linksrh. Köln	
19	H F	—	1	—	Häringstonne	—	11	19	Cleve	„	
20	J B	64	1	Pack	2 Körbe Eisenw.	—	33	20	Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	J B	835/6	2	Ballen	Bettfedern	—	37	21	Blaufelden	Württemb. Stsb.	
22	J S	—	1	Pack	(10 leere) Körbe	—	25	22	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
23	K E D E	—	1	—	hölzerner Lagerbock		—	23	Warburg	„	
24	weiss M	—	1	—	Blechkasten (Aschenkasten)		1	24	Blankenburg i/Th.	Saalbahn	
25	M H	266	1	Kiste	Eisenwaaren	—	23	25	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
26	N	—	2	—	gusseis. Röste	—	1	26	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
27	N	—	6	Kolli	ineinander verpackte Gusstheile		10	27	„	„	Zug 869. Wagen 18651 Furth i/W.-Crailsheim 31/5. gefunden.
28	P K	234/7	4	Bund	Rundblech	—	102	28	Trier	Linksrh. Köln	
29	R	3034	1	Pack	(12 Stück) Schaufeln		—	29	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
30	R M / M S	28578 / 4910	2	—	s. g. Messkästen, leer		73	30	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
31	R W & Co.	5. 6. 7. 8.	4	—	Privatholzrungen mit Ketten		—	31	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
32	S	1	1	Sack	Glanzkorn	—	60	32	Breslau	K. E.-B.-A. Breslau-Halbstadt	
32a	S G	14	1	„	Erbsen	—	100	32a	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
33	S W	324	1	Fass	leer, gebr.	—	59	33	Cannstatt	Württemb. Stsb.	
34	T C	1824	1	Korb	—	—	24,5	34	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
35	T G	—	5	Körbe	leer	—	12	35	Salzig	Linksrh. Köln	
36	V B R R	2156	1	Kiste	unbekannt	—	—	36	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
37	W J	286/8	3	Körbe	Patentstiefeleisen	—	324	37	Rosenheim	Bayerische Stsb.	

B. Kolli m. Adressen sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
38	Charles Talerson Coswell Road	123	1	Fass	leer, zurück	—	30	38	Gunzenhausen	„	
39	Els. Lothr.	42	1	—	hölzerner Latirbaum		—	39	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
40	Est	—	1	Kiste	?	—	32	40	Givet	Grand Centr. Belge	
41	Falleur	—	1	Packet	?	—	2,5	41	Lodelinsart	„	
42	G. B. Culm	116	6	Kolli	Kastentheile	—	—	42	Culm	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
43	H. S. Heinrich Streick Lehrer in Gutenberg b/Creuznach	4	1	Koffer	Kleider	40	43	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
44	John Lorensen	—	1	Kollo	2 Stühle	4	44	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
45	K Hagen	10	1	Pack	10 neue Körbe	18	45	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
46	Mazeppa 3. 5. 6. 7.	—	4	—	Bücher	0,5	46	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
47	Vansepet	—	1	Packet	?	3	47	Hasselt	Grand Centr. Belge	
					C. Kolli m. Nummern sign.					
48	—	38	1	Ballen	Senfsaamen	77	48	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
49	weiss //	—	1	Stange	Walzeisen	8	49	Friedeberg	K. E.-D. Bromberg	
50	I roth	—	1	Bund	Bandeisen	44	50	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
51	0 weiss	—	12	Kolli	Gusstheile	184	51	Kolmar	K. E.-D. Bromberg	
52	⊖	6648	1	Ballen	Bettfedern	105,8	52	Hannover	K. E.-D. Hannover	
					E. Kolli ohne Signatur:					
53	—	—	1	Pack	4 Bettstellen	12	53	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
54	—	—	3	—	Bindestricke	—	54	Kempen	Breslau-Warschau.	
55	—	—	1	Kollo	4 Tafeln gelochte Eisenbleche	36,5	55	Detmold	K. E.-D. Hannover	
56	—	—	1	Kiste	Enten	3	56	Schuelen	Grand Centr. Belge	
57	—	—	4	Pack	Fassdauben, 87 cm lang, 9—10 cm breit, 1 cm dick	40	57	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
58	—	—	1	Bund	Flacheisen	73	58	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
59	—	—	1	Ballen	Flachs	47,5	59	Milspe	„	
60	—	—	1	Korb	anschein. Kandis	15	60	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
61	—	—	10	Kolli	leere Korbflaschen	85	61	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
62	—	—	1	Packet	?	0,5	62	Philippeville	Grand Centr. Belge	
63	—	—	1	Block	Roheisen	70	63	Präsident	Rechtsrh. Köln	
64	—	—	1	Pack	leere Säcke	27	64	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
65	—	—	1	—	eis. Schiene	3	65	Nürnberg	Bayerische Stsb.	mit 12 gebohrten Löcher 1,5 Meter lang.
66	—	—	1	Stange	Stahl	6	66	Langendreer	Rechtsrh. Köln	
67	—	—	2	—	Stahlplatten	100	67	Driesen	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gefunden.
68	—	—	1	—	behauener Treppenstein	—	68	Sierenz	Elsass-Lothring.	
69	—	—	1	Kübel	Wäsche	8,5	69	Aerschot	Grand Centr. Belge	
70	—	—	1	—	Wagendecke, getheert	70	70	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
71	—	—	1	—	Wagentragfeder mit gebrochenem Hauptfederblatt	43,5	71	Regensburg	Bayerische Stsb.	
72	—	—	1	—	eis. Zange	—	72	Nördlingen	Württemb. Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	D H	333	1	Kiste	unbekannt	84	1	Trautenau	S.-N.-D. V.-B.	seit 29./6.
2	D S —	1/6 —	6 2	Pack	leere Säcke	90 48	2	Teschen	Kaschau-Oderberg	von Ujhely seit 12./3.
3	E S	141	1	Sack	Mohnsaamen	76	3	Kralovan	„	von L. Szt. Miklos seit 5./3.
4	G	5661	1	Fass	Kaffee	200	4	Teschen	„	seit 28./6.
5	[Monogramm]	—	1	Sack	Mehl	85	5	Prag	Oe. N.-W.-B.	seit 29./6.
6	G K	1164	1	Fass	unbekannt	208	6	Alt-Paka	S.-N.-D. V.-B.	seit 29./6.
7	M	456	1	Ballen	Säcke	31	7	Kolin	Oe. N.-W.-B.	seit 23./6.
8	O	—	1	Sack	Cotton	10	8	Arnau	„	seit 26./6.
9	R T	2546	1	Ballen	Baumwollengarn	239	9	Königinhof	S.-N.-D. V.-B.	seit 28./6.
10	S D	2860	1	Kiste	Zünder	166	10	Schwadowitz	„	seit 27./6.
11	T Rst f	885 887	2	Kisten	unbekannt	62	11	Gr. Wossek	Oe. N.-W.-B.	seit 30./6.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur Marke	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
12	H. Karwin	305	1	Fass	leer gebraucht	—	14	12	Karwin	Kaschau-Oderberg	von Ruttka-Teschen seit 19./3.
13	Jablunkau	—	4	—	Eisenkippen	—	163	13	Ruttka	„	seit 18./6.
14	O. Höller	—	1	Kiste	unbekannt	—	36	14	tr. Jedlese	Oe. N.-W.-B.	seit 30./6.
15	Pass	54	1	—	Holzsessel	—	4	15	Alt-Paka	S.-N.-D. V.-B.	seit 29./6.
16	—	715	1	Pack	Zeitungen	—	10	16	Zsolna	Kaschau-Oderberg	von Wien seit 28./6.
17	—	950	1	Kollo	Rapskuchen	—	4	17	Iglau	Oe. N.-W.-B.	seit 22./6.
18	blaue Streifen	—	6	Ballen	leere Säcke	—	102	18	Znaim	„	seit 25./6.
19	[illegible]	1072	1	Fass	?	—	515	19	Krompach	Kaschau-Oderberg	seit 27./6.
20	—	—	492	Stück	Bretter	—	10500	20	Kralovan	„	von Versecz seit 28./6. 84.
21	—	—	3	„	Eisenrohre	—	43	21	Trzynietz	„	seit 7./5.
22	—	—	1	Sack	Erbsen	—	95	22	Ruttka	„	seit 21./6.
23	—	—	1	Bund	Flacheisen	—	50	23	Liebstadtl	S.-N.-D. V.-B.	seit 22./6.
24	—	—	1	„	Gittereisen	—	50	24	Leitmeritz	Oe. N.-W.-B.	seit 3./6.
25	—	—	15	Ballen	Hadern	—	666	25	Hohenelbe	„	seit 27./6.
26	—	—	1	Stück	Holzschaufeln	—	1	26	Chlumec	„	seit 22./6.
27	—	—	2	„	Räder	—	50	27	J.-Lösce	Kaschau-Oderberg	von Abos seit 16./6.
28	—	—	1	„	Schnur, 6 m lang	—	—	28	Teschen	„	von Oderberg seit 19./5.
29	—	—	2	„	Schnur	—	0,5	29	Ruttka	„	seit 12./5.
30	—	—	2	„	Schaufeln	—	4	30	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	seit 2./6.
31	—	—	1	—	Welle an einem Flaschenzuge		—	31	Vysocan	Oe. N.-W.-B.	seit 15./6.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 676.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Mit 15. Juli l. J. gelangen die Tarifhefte I und II des Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes zur Einführung.

Tarifheft I enthält:

Frachtsätze für den direkten Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Mahlprodukten zwischen Stationen der Südbahn, Ungarischen Westbahn, Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, Buda-pest-Fünfkirchner, Fünfkirchen - Barcser, Mohács - Fünfkirchner Eisenbahn und Königl. Ungar. Staats-Eisenbahnen (Linie Budapest-Bruck a. L., südliche Linie und Linie Villany-Brod) einerseits und Stationen der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft (Tiroler Linie) und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen andererseits.

Durch diesen Tarif werden der im West-Ungarisch - Oesterr. Getreide-Verkehr seit 15. August 1883 gültige Tarif, ferner der Spezial-Tarif für Getreide vom 8. Mai 1882, sowie die im Spezial-Tarife vom 20. Januar 1882 und dessen Nachträgen für die gleichnamigen Relationen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Tarifheft II enthält:

Frachtsätze für den direkten Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Mahlprodukten zwischen Stationen der Königl. Ungar. Staatsbahnen (Centralnetz), Arad-Temesvárer Eisenbahn, Debreczin - Hajdu - Nánáser Eisenbahn - Gesellschaft, priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (Ungar. Linie) und Eisenbahn Gross-Kikinda-Gross-Becskerek einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Tiroler Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits.

Durch diesen Tarif werden die im Spezial-Tarif vom 20. Januar 1882 und dessen Nachträgen für die gleichnamigen Relationen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der Tarife können im Wege der Verbandstationen, dann bei den kommerziellen Abtheilungen der Verbandbahnen und bei unserer Betriebs-Direktion in Budapest käuflich bezogen werden.

Wien, im Juni 1885. (1467)

Die General-Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Am 20. Juli l. J. gelangt zum Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband - Tarif Theil II, Heft 1, 2 und 3 vom 15. April 1885 ein Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält die Neuaufnahme mehrerer Stationen, die Erweiterung einiger Ausnahme-Tarife, sowie verschiedene Berichtigungen.

Auf Seite 4 des Nachtrages, 6. Zeile von oben, hat sich ein Druckfehler eingeschlichen, indem es statt „pro 100 kg in Mark" richtig heissen soll „pro 100 kg in Gulden".

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der unterzeichneten General-Direktion bezogen werden.

Wien, am 4. Juli 1885. (1468)

Die Generaldirektion

Mit 1. August 1885 tritt ein neuer Tarif für den Kohlenverkehr von hierseitigen Stationen nach Stationen der Südbahn etc. via Aussig-Wien in Kraft, welcher gegenüber dem seitherigen Tarife vom 15. Mai 1879 durchwegs Ermässigungen der Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu bekommen.

Teplitz, im Juli 1885. (1469)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit dem 6. Juli d. J. tritt für die direkte Beförderung von Personen- und Reisegepäck zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Altona: Berlin (Lehrter Hauptbahnhof u. Stadtbahn), Charlottenburg, Glöwen, Hamburg und Lüneburg einerseits und den Stationen der Wittenberge-Perleberger sowie der Prignitzer Eisenbahn: Perleberg, Gross-Pankow, Pritzwalk, Heiligengrabe und Wittstock andererseits via Wittenberge ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben wird der Tarif vom 1. August 1882, enthaltend direkte Tarifsätze zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn etc. einerseits und der Station Perleberg andererseits aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billet-Expeditionen.

Altona, den 7. Juli 1885. (1470)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. August cr. wird die direkte Personen- und Gepäck-Abfertigung zwischen Braunschweig einerseits und Gera und Jena andererseits via Mellingen-Erfurt-Nordhausen - Northeim - Osterode aufgehoben.

Erfurt, den 3. Juli 1885. (1471)

Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

III. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 6 kompleten Schemelwagen nebst 6 Reserverad-Sätzen soll vergeben werden. Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei zu beziehen, Lieferungsangebote aber versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 15 d. M. dahier einzureichen. In denselben ist gleichzeitig die auszubedingende längste Lieferungsfrist genau anzugeben.

Giessen, den 6. Juli 1885. (1472)

Grossherzogliche Direktion.

Submission. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

I. 100 Stück vierrädrigen Plateauwagen mit Lenkachsen, ohne Bremse,

II. a) 200 Normalradsätzen mit Speichen- oder Scheibenrädern,

b) 400 Stück 8lagigen Tragfedern für Güterwagen,

c) 500 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im diesseitigen maschinentechnischen Büreau, Fürstenstrasse No. 1 bis 10 hierselbst, zur Einsicht aus und können von demselben zum Preise von 2 M. pro Exemplar bezogen werden.

Die Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Plateauwagen (bezw. Achsen und Federn)" versehen, bis zu dem auf

Donnerstag, den 16. Juli cr. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzusenden; letzteres ertheilt auf mündliche oder schriftliche Anfragen jede erforderliche Auskunft.

Magdeburg, den 30. Juni 1885. (1473)
Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Submission. Die in unsern Magazinen auf dem Bahnhofe Braunschweig gegenwärtig angesammelten Vorräthe an abgängigen Oberbau-, Betriebs- und Werkstätten-Materialien sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Verkaufsbedingungen und Bestands-Nachweisung liegen in dem Büreau der Werkstätten-Verwaltung hierselbst zur Einsicht aus, können auch von der letzteren gegen Franko-Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterial' bis zum Termine am

Mittwoch, den 22. Juli 1885, Vormittags 10 Uhr

verschlossen und frankirt an die Werkstätten-Verwaltung einzusenden.

Braunschweig, den 3. Juli 1885. (1474)
Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als:

Schmiedeeisen, Eisenblech einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen — alte Maschinentheile, alte Roststäbe —; Radreifen, fluss- und puddelstähl.; Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl; desgleichen von Gusseisen; Federstahl von Trag- und Spiralfedern, auch Schrott; Glasscheiben; Plomben, alte; Kupfer von Lokomotiv-Feuerbüchsen; äussere Feuerbüchsen und Langkessel (Gussstahl); Hartgussräder, alte; Flussstahl von Werkzeugen; Telegraphen-Requisiten, alte; Schienenabfälle etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflektanten wollen das Materialien-Verzeichniss nebst den Verkaufs-Bedingungen von unserm Revisionsbüreau hierselbst gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ beziehen und die Kaufserbietungen bis zum **20. d. M.** an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einsenden. Wegen ungenügend erfolgter Publikation der gleichen Bekanntmachung vom 17. v. M. ist die Ansetzung eines neuen Termins erforderlich geworden. (1475 B&W)

Oldenburg, 1885, Juli 3.
Grossherzogliche Eisenbahn-Direktion.

Rmk. 1,50

wird der vierte Jahrgang meines

Kalenders für Eisenbahn-Verwaltungs-Beamte

pro 1886

trotz grosser Verbesserungen und Reichhaltigkeit nur kosten, um dem Unternehmen in immer weiteren Kreisen Verbreitung zu geben.

Den **Subscriptionslisten** wird **Inhaltsangabe** beigegeben.

Die Versendung erfolgt Mitte Juli cr., also früh genug für einen erst 6 Monate später in Gebrauch kommenden Kalender.

Ich bitte, meine Subscriptionslisten gefl. abzuwarten.

Berlin,
W. Lützow-Str. 16.

Julius Engelmann,
Verleger u. alleiniger Besitzer des Kalenders für Eisenbahn-Verwaltungs-Beamte.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.

Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate

für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

GEBR. KÖRTING
Hannover
construiren und empfehlen

Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Patent-Universal-Injectoren *mit Speisewasser-Vorwärmer.*
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Die Bauabtheilung der Königlich Sächsischen höhern Gewerbschule zu Chemnitz

eröffnet am 5. **Oktober** 1885 einen neuen Lehrcurs. Die Aufnahme erfolgt entweder ohne Prüfung auf Grund des Zeugnisses über die erlangte wissenschaftliche Qualification für den einjährig-freiwilligen Militärdienst oder auf Grund einer Aufnahmeprüfung, durch welche der Aspirant nachweist, dass er die zur Erlangung der gedachten Qualification erforderlichen Kenntnisse besitzt. Ueberdies haben Aspiranten nachzuweisen, dass sie mindestens ein halbes Jahr hindurch in einem Baugewerbe praktisch beschäftigt waren. Anmeldungen haben bis zum **15. September** zu erfolgen. Der unterzeichnete Director ertheilt auf Erfordern nähere Auskunft.

Chemnitz, am 24. Juni 1885. Regierungsrath **Dr. Wunder.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 54. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. Juli 1885.

Wagengestellung und Wagenmangel im Ruhrkohlenrevier in den Jahren 1879—1884 und im ersten Quartal 1885.

Zu den schwierigsten Aufgaben der Staats-Eisenbahnverwaltung gehört die Befriedigung des Bedarfs der Zechen und Kokereien an offenen Wagen zur Verladung von Kohlen und Kokes.

Die grosse Zahl der verlangten Wagen, die mitunter sprungweise erfolgende Steigerung des Bedarfs und der Umstand, dass in der Zeit des stärksten Kohlenverkehrs, in den Monaten Oktober, November und Dezember der Wagenpark gleichzeitig in ausserordentlichem Umfange durch den Versand von anderen auf die Verladung in offene Wagen angewiesenen Gütern, namentlich landwirthschaftlichen Erzeugnissen, Rüben etc. in Anspruch genommen wird, erschweren eine pünktliche Bedienung der Zechen und Kokereien.

Ganz besonders haben sich von jeher diese Schwierigkeiten im Ruhrkohlenrevier geltend gemacht, wo der Bergwerksbetrieb zwischen zahlreichen kleineren und grösseren auf engem Raum dicht bei einander gelegenen Zechen zersplittert ist. Ungefähr der siebente Theil des Versandes dieser Zechen geht auf den Eisenbahnen nicht direkt zum Bestimmungsorte, sondern nach den Rheinhäfen bei Ruhrort, Duisburg und Hochfeld, um von hier auf dem Wasserwege weiter befördert zu werden. Sobald aber die Rheinschifffahrt wegen zu hohen oder zu niedrigen Wasserstandes gesperrt und einige Dauer dieser Sperrung zu erwarten ist, pflegen die Zechen ihren ganzen Versand lediglich auf dem Eisenbahnwege zu bewirken; die Wagen, welche sonst in kurzer Frist von den Rheinhäfen zurückkehrten, gehen alsdann auf weite Entfernungen rheinauf- und rheinabwärts und stehen erst nach längerer Zeit wiederum zur Beladung im Kohlenrevier zur Verfügung. Die Sperrung der Rheinschifffahrt wiederholt sich nicht regelmässig, sondern pflegt unvermittelt, gewöhnlich aber in den Monaten des stärksten Verkehrs einzutreten.

Vor dem Uebergange der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen an den Staat erfolgte die Bedienung des Kohlenreviers hauptsächlich durch die Köln-Mindener, Bergisch-Märkische und Rheinische Eisenbahn. Da jede dieser grossen Eisenbahnunternehmungen lediglich ihre eigenen Interessen wahrzunehmen hatte, so fand die Vertheilung der Wagen nicht nach einheitlichem Plane und nicht nach gleichmässigen Grundsätzen statt; jede Eisenbahn bemühte sich, die an ihre Linien angeschlossenen Zechen zu bedienen und war dabei ausschliesslich auf die ihr zu Gebote stehenden Hülfsmittel angewiesen, ohne dass der Ueberschuss der einen zur Ausgleichung des Mangels bei der anderen hätte herangezogen werden können; da jede nur ihre eigenen Wagen unbeschränkt, die Wagen der anderen Eisenbahnen nur unter Einschränkungen, welche die Benutzung thatsächlich vielfach ausschlossen, verwenden durfte, so war die Befriedigung des Wagenbedarfs sehr erschwert und empfindlicher, oft längere Zeit andauernder Wagenmangel die Folge.

Mit dem Uebergange der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen an den Staat sind diese Hindernisse zum grossen Theil in Wegfall gekommen; die Vertheilung und Heranziehung der Wagen erfolgt durch ein Organ: das Königliche Eisenbahn-Wagenamt zu Essen nach einheitlichem Plane gleichmässig für alle Zechen und Kokereien des Ruhrkohlenreviers unter Benutzung der zur unbeschränkten Verfügung stehenden Wagen sämmtlicher Staatsbahnen und einer Anzahl zum Staatsbahn-Wagenverbande gehörigen Privatbahnen und ausserpreussischen Staatsbahnen.

Während die Befriedigung des Wagenverkehrs durch die Staatseisenbahnen unter solchen Umständen wesentlich erleichtert ist, so wirkt andererseits die grosse Zunahme des Kohlenverkehrs in den letzten Jahren erschwerend.

Es betrug:

im Jahre	die Gesammtgestellung von Wagen von 10 t Tragkraft	Zunahme gegen das Vorjahr in Prozent	die durchschnittliche Gestellung für den Arbeitstag
1879	1 669 015	—	5 527
1880	1 873 614	12,3	6 239
1881	1 968 790	5,0	6 533
1882	2 163 038	9,9	7 207
1883	2 320 312	7,3	7 738
1884	2 367 137	2,0	7 833

In 6 Jahren hat demnach die Wagengestellung eine Zunahme von über 40 pCt. erfahren.

Demungeachtet ist es infolge der getroffenen Einrichtungen und einer erheblichen Vermehrung der Betriebsmittel möglich geworden, den gesteigerten Anforderungen im wesentlichen gerecht zu werden.

Das neueste (Juli-) Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen", welchem wir vorstehende Ausführungen entnehmen, fügt eine in mehrfachem Farbendruck ausgeführte treffliche graphische Darstellung bei, welche ein sehr übersichtliches Bild über die allmähliche Steigerung der Wagengestellung und die Schwankungen derselben gewährt; sie zeigt die durchschnittliche Wagengestellung für den Arbeitstag in jeder Woche der Jahre 1879 bis 1885, wobei die Gestellungsziffern der einzelnen Jahrgänge durch verschiedene Bezeichnung kenntlich gemacht sind.

Zur Würdigung der Grösse der der Eisenbahnverwaltung gestellten Aufgabe und der Schwierigkeit ihrer Erfüllung wird folgendes angeführt:

Dem Wagenamte zu Essen unterstehen 134 Stationen mit 236 Anschlüssen an Zechen und Kokereien. Diese Anschlüsse liegen auf dem engen Raume von 816 qkm, welcher nach allen Richtungen von einem Netz von Eisenbahnlinien durchschnitten ist, wie es in solcher Dichtigkeit auf dem ganzen Europäischen Festlande einzig in seiner Art ist. Sämmtliche Zechen und Kokereien melden täglich bis 2 Uhr Nachmittags ihren Bedarf an Wagen für den folgenden Tag bei den betreffenden Anschlussstationen an; diese erstatten dem Wagenamte über die Meldungen und den Stand der Wagengestellung fünf Mal täglich telegraphischen Bericht; ausserdem geben die in der Nähe der Grenze des Wagenamtsbezirks gelegenen Stationen regelmässige Meldungen über die Belastung der in das Kohlenrevier einlaufenden Züge und die in denselben befindlichen leeren Wagen.

Die Anzahl der in das Kohlenrevier nach dem regelmässigen Fahrplan an jedem Arbeitstage auf 22 Zuführungslinien ein- und auslaufenden Güterzüge erreicht in den Herbstmonaten die Höhe von 498, mit welchen im Durchschnitt 19 500 beladene und leere Wagen zur Beförderung gelangen.

Von den Zechen arbeitet der grösste Theil in einer Schicht von 6 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags; der kleinere fördert in zwei Schichten von 6 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags und von 2 Uhr Nachmittags bis 10 Uhr Abends.

Damit die Zechen regelmässig arbeiten können, muss die Wagenzuführung in der ersten Hälfte der Schicht, im wesentlichen in der Zeit von 6 Uhr Vormittags bis 10 Uhr Vormittags erfolgen, so dass sich die Gestellung der Wagen auf wenige Stunden zusammendrängt, während der regelmässige Wagenzufluss durch die Züge sich auf den ganzen Tag und die Nacht vertheilt.

Die höchste Anzahl der an einem Tage nur für Kohlen und Kokes gestellten Wagen betrug im Jahre

1879	am 18.	November	6 935	Wagen	zu 10	t
1880	„ 20.	„	7 616	„	„ 10	„
1881	„ 28.	„	8 271	„	„ 10	„
1882	„ 20.	Dezember	8 891	„	„ 10	„
1883	„ 15.	„	9 450	„	„ 10	„
1884	„ 20.	„	10 160	„	„ 10	„

Die letztere Ziffer ergibt einen Zug beladener Kohlenwagen von 71 km und einen Leerzug von derselben Länge; mithin einen Gesammtzug von 142 km (19 Meilen); ständen die ersten Wagen eines solchen Zuges in Berlin, so würden die letzten über Magdeburg hinausreichen.

In welchem Masse es der Eisenbahnverwaltung nach und nach gelungen ist, die einer regelmässigen Befriedigung des Wagenbedarfs entgegenstehenden Hindernisse zu überwinden, zeigt die erwähnte Uebersicht über den Wagenmangel in den Jahren 1879—1885 auf das Anschaulichste. Dieselbe ergibt, dass die Deckung des Wagenbedarfs der Regel nach nur in den letzten drei Monaten des Jahres auf Schwierigkeiten stösst; in geringerem Masse ist dieses in einigen Jahren während des Septembers und in noch geringerem in den Monaten Januar, Februar, Mai, Juni und Juli bemerkbar, während in den Monaten April und grösstentheils auch im August der Bedarf vollgedeckt ist. Eine Ausnahme macht nur das Jahr 1880, in welchem bis in den März hinein ein erheblicher Wagenmangel herrschte.

Am ungünstigsten stellt sich das dem Uebergang der Eisenbahnen des Ruhrreviers an den Staat (Februar und April 1880) vorangehende Jahr 1879, in welchem die Anzahl der fehlenden Wagen von 1 200 im Oktober und November auf 3 000 im Dezember stieg. Im Jahre 1880 war der Mangel — abgesehen von den bereits erwähnten ersten drei Monaten — am höchsten im Monat Oktober = 675 Wagen.

Im Jahre 1881 fehlten im Oktober 1 275, im November 1 200 Wagen. 1882 sank die Anzahl der zu wenig gestellten Wagen auf 450 im Oktober und 675 im November, im Jahre 1883 auf 500 im Oktober. Im Jahre 1884 trat zweimal ein vorübergehender Mangel ein, indem im September 175 und im November 650 Wagen fehlten; der erste Mangel wurde durch Betriebsstörungen veranlasst, welche zur Zeit der Manöver am Rhein eintraten, der zweite durch eine ausserordentliche Steigerung des Eisenbahnversandes infolge längerer Sperrung der Rheinschifffahrt.

Interessant ist die in jedem Jahre, in welchem Wagenmangel herrschte, zu beobachtende Abnahme desselben in der 44. und 49. Jahreswoche; sie ist darauf zurückzuführen, dass die Kohlenförderung am 1. November (Allerheiligen) und 8. Dezember (Mariä Empfängniss) ruht.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Breslau unterstellte, am 10. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 14,207 km lange Strecke Puschkowa-Ströbel als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu diesem Verzeichniss ist der II. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3571 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Einziehung von Kosten für abgegebene Drucksachen (abgesandt am 7. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche dergleichen Kosten zu berichtigen haben).

No. 3603 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Mittheilung eines Schreibens, welches sich auf einen der Kommission über wiesenen Streitfall bezieht (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 3649 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3660 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Dienstunfähigkeits- und Sterblichkeits- etc. Statistik (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3704 vom 9. d. Mts. an die vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Kommissionen des Vereins. Mittheilung der in den Kommissionen den Vorsitz führenden Verwaltungen (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 3715 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem II. Nachtrage zu dem Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 174 Z vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die während der Zeit vom 1. April bis 30. Juni d. J. in der Vereins-Zeitung erlassenen Bekanntmachungen (abgesandt am 10. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche dergleichen Kosten zu berichtigen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Signalordnung.

Im Reichs-Eisenbahnamte ist eine Reihe von Abänderungsvorschlägen zur Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands aufgestellt worden, welche grösstentheils durch den dem Bundesrathe schon unterbreiteten Entwurf zur Abänderung und Ergänzung des Bahnpolizei-Reglements hervorgerufen sind. Die Vorschläge, welche ausserdem einige im Interesse der Sicherheit des Betriebes für nothwendig erachtete Zusatzbestimmungen enthalten, sind dem Bundesrathe zur Beschlussfassung zugegangen. Es ist darin u. a. zur Sicherheit des Betriebes eine Abänderung der Nummer 15, welche bisher lautet: „In angemessener Entfernung vor dem Bahnhofs-Abschlusstelegraphen ist auf Erfordern der Aufsichtsbehörde ein Vorsignal in automatischer Verbindung mit dem ersteren aufzustellen. Dasselbe soll aus einer um eine Achse drehbaren runden Scheibe bestehen, in deren Mitte sich eine Laterne befindet u. s. w." In Rücksicht darauf, dass durch eine automatische Verbindung des Vorsignals mit dem Abschlusstelegraphen bei grosser Länge der Drahtleitung, namentlich in gekrümmten Strecken, die leichte Gangbarkeit der Signalvorrichtungen beeinträchtigt wird und es auch nicht möglich ist, die volle sichtbare Scheibe früher zu stellen, als bis das Einfahrtssignal am Abschlusstelegraphen hergestellt ist, empfiehlt das Reichs-Eisenbahnamt, die Worte „in automatischer Verbindung mit dem ersteren" zu streichen und im Hinblick darauf, dass bei der Konstruktion der Vorsignale die Laterne nicht immer in der Mitte derselben angebracht sein muss, statt der Worte „in deren Mitte sich eine Laterne befindet" zu setzen „mit welcher eine Laterne verbunden ist."

Retourbillete.

Ueber die angestrebte Neuregelung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete für Preussische Staatsbahnstrecken, die den verschiedenartigen Gültigkeits-Berechnungen ein Ende machen wird, welche noch aus der Zeit der Privatbahnen überkommen sind, wird berichtet, dass das künftig allgemein herrschende Prinzip dahingehen wird, dass ein Retourbillet für Orte in Entfernung von 100 km eine Gültigkeitsdauer von 2 Tagen haben

soll; für je 100 km mehr wird 1 Tag zugelegt; ferner ein Tag für alle Billete von Provinzialorten nach Berlin und zurück, falls diese Orte mehr als 50 km von Berlin entfernt liegen. Retourbillete am Tag vor einem Sonn- oder Festtag gelöst, berechtigen unter allen Umständen zur Rückfahrt am nächsten Werktag, so dass z. B. bei den Osterfeiertagen u. s. w. eine Gültigkeitsdauer von mindestens 4 Tagen herauskommt. Es werden diese Normen die Gültigkeitsdauer der Retourbillets in den meisten Fällen gegen die bisherige Praxis verlängern; immerhin dürfte vereinzelt auch ein Rückschritt für die wenigen Orte vorkommen, die sich bisher besonderer Begünstigungen erfreuten. Man wird das, um der allgemeinen Regelung willen, mit in den Kauf nehmen müssen. Wo Kourierzüge verkehren, werden die Preise der Billets nach deren Tarif geregelt; wo lediglich Personenzüge vorkommen, regelt sich der Preis nach deren Sätzen. Stets ist für ein Retourbillet das einundeinhalbfache des Tourbillets zu zahlen. Spätestens am 2. Januar 1886 tritt die Neuregelung in Kraft.

Ermässigung der Eisenbahn-Rangirgebühren.

Ueber den Stand der Frage einer Ermässigung der Gebühren, welche man als Anschlussfrachten oder Zustell- und Abholegebühren bei industriellen Anschlussgleisen bezeichnet, bemerkt der Jahresbericht des Vereins der Industriellen des Regierungsbezirks Köln: „Unsere unterm 19. November 1883 an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe hat zwar den Erfolg gehabt, dass wir mit dem „Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen“, dem „Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamts-Bezirk Dortmund“ und dem „Verein für die bergbaulichen Interessen des Aachener Bezirks“ zu einer gemeinsamen Berathung mit den Eisenbahndirektionen des Rheinisch-Westfälischen Gebietes auf den 24. Oktober 1884 eingeladen worden sind. Gleichzeitig erfuhren wir, dass umfangreiche Ermittelungen hinsichtlich der Kosten stattgefunden haben, welche den Eisenbahnverwaltungen durch die Bedienung der Anschlussgleise erwachsen. Die Konferenz sollte zur Vervollständigung der Informationen der Eisenbahnverwaltungen dienen. Indessen handelte es sich thatsächlich darum, eine Verständigung mit den Interessenten zu erzielen. Die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen theilten übereinstimmend mit, dass zwar die Selbstkosten als massgebend für die Berechnung der Gebühren betrachtet werden sollen, dass aber die bisherigen Ermittelungen ergeben haben, erhebliche Ueberschüsse seien nicht erzielt worden. Es belaufen sich die Einnahmen aus den Anschlussfrachten im linksrheinischen Bezirk auf etwa 400 000 ℳ, im rechtsrheinischen Bezirk auf über 2 000 000 ℳ, im Elberfelder Bezirk auf etwa 2 000 000 ℳ. Die Ueberschüsse über die Selbstkosten betragen im ersten Bezirk 70 000 ℳ, im zweiten und dritten je 200 000 ℳ; es stehe also im ganzen einer Einnahme von etwa 4½ Millionen Mark ein Ueberschuss über die Selbstkosten von etwa 500 000 ℳ gegenüber. Eine Ermässigung, welche über den von den Eisenbahnverwaltungen als annähernden Ueberschuss ermittelten Betrag hinausgehe, habe keine Aussicht auf Durchführung. Die Verhandlungen führten zu folgendem Ergebniss: Die beiden bergbaulichen Vereine sprachen sich für eine Ermässigung zu gunsten der grössern Entfernungen aus, behielten sich jedoch die Abgabe einer bindenden Erklärung bis nach Eingang des Protokolls der Verhandlungen vor; die Vertreter des Vereins in Düsseldorf und unseres Vereins entschieden sich dagegen für eine gleichmässige, d. h. eine prozentuale Ermässigung. — Am 29. Mai d. J. hat eine zweite Konferenz stattgefunden, über deren Verhandlungen wir jedoch erst im nächsten Jahre berichten können. (Vgl. auch die denselben Gegenstand betreffende Notiz in No. 16 S. 203 d. Ztg.)

Preussische 3½ pCt. konsolidirte Anleihe.

Seitdem die Regierung mit der Ausgabe 3½ pCt. Konsols hat beginnen lassen, befürchtet man an der Börse die Herabsetzung des Zinsfusses der 4 pCt. Anleihen auf 3½ pCt. Es ist nun auch nicht von der Hand zu weisen — so sagt der „Berl. Act.“ —, dass früher oder später eine Kündigung und Zinsherabsetzung eintreten kann, allein nach den von uns eingezogenen Erkundigungen steht ein Entschluss der Preussischen Regierung noch keineswegs fest, es ist auch an eine nahe Kündigung absolut nicht zu denken. Einmal bedarf es zu einer solchen eines Gesetzes, denn nur durch Gesetz ist die Frist zu bestimmen, binnen welcher die ab 1. Januar 1885 allerdings zulässige Kündigung stattfinden kann. Wir glauben bestimmt behaupten zu können, dass die Regierung auch nicht im entferntesten daran denkt, dem kommenden Landtag eine entsprechende Vorlage zu machen. Man darf ja nicht vergessen, dass von den 4 pCt. Konsols nach Herabsetzung des Zinses der 4½ pCt. Stücke gegenwärtig etwa 3 600 000 000 ℳ cirkuliren, der etwa 60 000 000 ℳ 4 pCt. Anleihen nicht zu gedenken. Das ist eine so gewaltige Summe, dass mit ihr zwar die Börse, aber nicht die Regierung leichten Herzens spielen kann; die Konversion der 4½ pCt. Konsols war dagegen nur eine Kleinigkeit, sie umfasste 545 000 000 ℳ und auch bei der Konversion der 4½ pCt. Anleihen der verstaatlichten Bahnen hat es sich nur um 1 200 000 000 ℳ gehandelt. Es ist doch ein ander Ding 15- oder 20 000 000 ℳ 3½ pCt. Anleihe neu an die Börse zu werfen oder 3 600 Millionen Mark alten Besitz zu konvertiren. Die Regierung hat 15 Jahre lang gewartet, von 1871 bis 1885 hat sie den Kours 4½ pCt. Konsols über pari stehen lassen, ehe sie sich zur Konversion auf 4 pCt. entschloss; sie hat auch 5 Jahre verstreichen lassen, in denen 4 pCt. Konsols über pari standen, bis sie daran ging, dieselben an Stelle der 4½ pCt. Stücke anzubieten, und es ist gar kein Zweifel, dass 3½ pCt. Konsols ebenfalls lange Jahre hindurch die Feuerprobe werden bestehen müssen, ehe die Preussische Staatsregierung auch nur der Frage näher treten kann, ob eine Konversion von 3 600 Millionen Mark möglich ist. Das ist der Staatsregierung doch auch nicht fremd, dass die kleinen und mittleren Vermögen in unserem Lande von der heut lebenden Generation erspart worden sind, in der Meinung, dass ihr 5 pCt. und 4½ pCt. Zinsgenuss den Lebensunterhalt ermöglichen solle. Alle diese Besitzer empfinden den Rückgang auf 4 pCt. schon sehr unangenehm; der Reduktion auf 3½ pCt. würden sie sich unbedingt widersetzen. Dächte man heute daran, die 3 600 000 000 ℳ im Zins reduziren zu wollen, die Operation würde und müsste misslingen. Es handelt sich also nicht nur darum, die 3½ pCt. Konsols sich einbürgern und im Kourse befestigen zu lassen, — es ist auch nothwendig, das Publikum an den Gedanken zu gewöhnen, dass es eben mit 3½ pCt. auskommen müsse. Dazu gehören aber Jahre. Man hat mit der Konversion von 545 000 000 ℳ 4½ pCt. Konsols lange Jahre gewartet; man wird sich mit der Konversion von 3 600 000 000 ℳ 4 pCt. Konsols nicht übereilen.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 4. Juli d. J. nachstehendes beschlossen:

„In der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands ist hinter No. XXXVIII unter No. XXXVIII a) folgende Bestimmung einzuschalten:

XXXVIII a) Flüssiges (kondensirtes) Ammoniak darf nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 100 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muss deutlich erkennen lassen, dass die Prüfung hierauf, und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, dass der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.“

Zollkontrolle.

Die Badische Regierung hat bei dem Bundesrath den Entwurf einer Verordnung, betreffend den Ein- und Durchfuhrverkehr mit Wein, Bier und Branntwein nach dem Grossherzogthum Baden, beantragt. Danach muss jede nicht unter Zollkontrolle stattfindende Einfuhr von Wein, Bier oder Branntwein aus einem Staate des Deutschen Zollgebiets in das Grossherzogthum — gleichviel ob der Transport auf der Eisenbahn oder auf andere Weise geschieht — von einer vorschriftsmässigen steuerlichen Urkunde begleitet sein. Hiervon ist besonders ausgenommen der Transport von Wein in Mengen von nicht mehr als 5 l, von Weinproben in Flaschen von nicht mehr als ¼ l Gehalt und von Wein in Mengen unter 20 l, welchen Reisende zu ihrem eigenen Gebrauch mit sich führen. Als Begleiturkunden dienen Uebergangsscheine, soweit nicht an deren Stelle auf Grund besonderer Vereinbarungen mit einzelnen Bundesstaaten andere Begleitpapiere zugelassen sind. Wenn bei verzollten oder aus einer unter zollamtlicher Aufsicht stehenden Niederlage für verzollte Waaren bezogene Sendungen die steuerfreie Einfuhr oder Einlage verlangt wird, so muss dies auf der steuerlichen Begleiturkunde bemerkt und die zollamtliche Bestätigung über die vollzogene Verzollung der Waare sowie über deren unmittelbaren Bezug aus dem Vereinslande beziehungsweise aus der Niederlage beigefügt sein. Auch hat in diesem Falle der Transport unter Zollverschluss zu geschehen. Diese Bestimmungen sollen auch gleichfalls auf die Durchfuhr von Wein, Bier und Branntwein durch das Grossherzogthum angewendet werden. Falls der Transport die Post oder Eisenbahn im Grossherzogthum Baden nicht verlässt, soll die steuerliche Behandlung fortfallen und eine steuerliche Begleiturkunde nicht verlangt werden.

Eröffnung von Bahnstrecken.

Am 10. d. Mts. ist (wie bereits in No. 52 berichtet) im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau die 14,2 km lange Schlussstrecke Puschkowa-Ströbel der Bahnlinie Breslau-Ströbel mit der Haltestelle Rogau und den Stationen Zobten und Ströbel für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden. Am gleichen Tage ist auch die Haltestelle Puschkowa für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Vorarbeiten für die Bahn Brückenau-Jossa.

Der Königlich Bayerischen Staatsregierung ist die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Brückenau nach Jossa oder Mittelsinn innnerhalb des Preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

Sekundärbahn nach Neuteich.

Das seit lange geplante Projekt, dem grossen Werder durch eine Sekundärbahn zwischen der Station Simonsdorf und den Städten Neuteich und Tiegenhof direkten Anschluss an die Königliche Ostbahn zu verschaffen, scheint (nach der „Voss. Ztg.") jetzt endlich seiner Ausführung nahe. Der Plan hatte bereits vor längerer Zeit die Genehmigung der Staatsregierung erhalten, bei dem Erwerb von Grund und Boden waren aber grosse Schwierigkeiten zu überwinden. Nun aber scheint der Bau in Angriff genommen werden zu sollen. Seitens der Direktion wird nämlich bekannt gemacht, dass am 23. Juli cr. in Bromberg ein Termin zur Ausbietung der Arbeiten und Lieferungen für den Bahnbau abgehalten werden soll. Nach den Bedingungen sind die Unternehmer verpflichtet, bald nach dem Zuschlage mit den Arbeiten zu beginnen.

Stralsund-Rostock.

Die „Gesetzsammlung" veröffentlichte den zwischen Preussen und Mecklenburg-Schwerin unterm 15. Dezember 1884 abgeschlossenen Staatsvertrag, betr. Bau der Bahn Stralsund-Damgarten-Ribnitz-Rostock. Preussen führt den Bau für eigene Rechnung aus; der Bau als Nebenbahn ist vorbehalten. Mecklenburg-Schwerin liefert auf eigenem Gebiet den Boden unentgeltlich und gibt einen Zuschuss von 350 000 *M.* zu den Baukosten.

Sekundärbahn-Projekt Köln-Bonn.

Für eine Sekundärbahn von Köln nach Bonn, bei der Gemeinden und Grossindustrielle interessirt sind, soll die Konzession nachgesucht werden.

Detmold-Altenbekener Eisenbahn.

In einer kürzlich stattgefundenen Sitzung des Komitees wurde über die Forderung des Ministers verhandelt, welche dahin geht, dass diejenigen Korporationen, welche früher Beiträge in der Höhe von etwa 1½ Millionen Mark zum Bau der Eisenbahn Herford-Detmold geleistet haben, auf die dadurch erworbenen Rechte verzichten. Ein Ausschuss wurde mit den statistischen Vorarbeiten betraut.

Itzehoe-Wrist.

In der Angelegenheit wegen Erbauung einer Eisenbahn von Itzehoe über das Barackenlager bei Lockstedt, Kellingbusen nach Wrist ist seitens des Magistrats, der Stadtverordneten und zahlreicher Bürger der Stadt an Se. Excellenz, den Minister der öffentlichen Arbeiten, eine Eingabe gerichtet, in welcher unter Motivirung der Anträge die Bitte ausgesprochen wird, von den beiden in Betracht gezogenen Linien nicht die südliche über den Fabrikort Lägerdorf, sondern die nördliche über die angegebene Strecke Lockstedter Lager, Kellinghusen nach Wrist zur Ausführung bringen zu wollen.

Crefelder Bahn.

In der vor einigen Tagen abgehaltenen Generalversammlung wurde Bericht und Bilanz einstimmig anerkannt, eine Dividende von 5 pCt. für das verflossene Geschäftsjahr bestimmt und die Erhöhung des Aktienkapitals um 100 000 *M.*, dem Antrage des Aufsichtsraths gemäss, beschlossen. Die beantragte Statutenänderung wurde auf Wunsch einiger Aktionäre von der Tagesordnung zurückgezogen; schliesslich fand die Wiederwahl zweier ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes statt.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft.

Auf der Tagesordnung der am 31. Juli cr. in Kiel abzuhaltenden Generalversammlung stehen die folgenden Punkte: 1. Bericht der Direktion über die Lage des Unternehmens; 2. Vorlage der Bilanz der Jahresrechnung 1884/85; 3. Wahl von zwei Aufsichtsrathsmitgliedern; 4. Abänderung diverser Paragraphen des Gesellschaftsstatuts mit Rücksicht auf das Gesetz vom 18. Juli 1884; 5. Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 500 000 *M.* für ausserordentliche Bedürfnisse.

Westholsteinische Eisenbahn.

Nach Beschluss des Aufsichtsraths und der Direktion soll für das Rechnungsjahr 1884/85 für die Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 4½ pCt. gezahlt werden, vorbehältlich der Genehmigung der Generalversammlung. Nachdem diese 4½ pCt. vom Ueberschuss abgerechnet und die sämmtlichen Fonds (Erneuerungs-, Reservefonds etc.) dotirt sind, bleibt noch ein Ueberschuss von 21 500 *M.* zur Verbesserung von Anlagen resp. als Vortrag auf das neue Rechnungsjahr 1885/86. Die ordentliche Generalversammlung wird am 24. August in Neumünster stattfinden.

Nordhausen-Erfurt.

Der Oberbürgermeister von Nordhausen, Riemann, Mitglied des Verwaltungsrathes, ist am 6. d. M. gestorben.

Bahnlinie Augsburg-Innsbruck.

Die „Augsb. Postztg." schreibt: Der hiesige Handelsverein hat vor längerer Zeit unter dem Vorsitze des Herrn Kommerzienrath Albert Hertel ein Eisenbahnkomitee gebildet, das die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Augsburg und Innsbruck über Weilheim-Mittenwald ins Leben rufen will und zu diesem Zwecke thatkräftig vorgeht. So hat der Augsburger Handelsverein unterm 24. Juni l. J. beim Königlich Bayerischen Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern um die Projektirungskonzession für die Theilstrecke Mering-Weilheim nachgesucht und die Kosten für die bezüglichen Arbeiten bewilligt. Für die Theilstrecke Scharnitz-Völs wurde die Projektirungskonzession vom K. K. Handelsminister in Wien schon unterm 15. November 1884 ertheilt. Eine vom Eisenbahnkomitee soeben der Oeffentlichkeit übergebene Denkschrift erläutert das Projekt klar und überzeugend. Es ist dort u. a. folgendes ausgeführt: „Es wird kaum irgend eine Bahnlinie bezeichnet werden können, auf welcher lokale Interessen in gleichem Masse mit internationalen Vortheilen konkurriren; jede Theilstrecke unseres Projektes hat gleichzeitig die Bedeutung einer vollberechtigten Vizinalbahn. Die Richtigkeit dieser Aufstellung ergibt sich in Ansehung der Strecke Weilheim-Murnau aus der Thatsache, dass eine Bahn zwischen diesen beiden Orten bereits existirt. Die Strecke Partenkirchen-Landesgrenze ist nebst der jetzt allein noch in Betracht kommenden Linie Murnau-Partenkirchen in Art. 1 Ziffer 5 des Bayerischen Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der Bayerischen Staatsbahnen betreffend, unter die zur Ausführung bestimmten Linien aufgenommen. Diese Strecke wird insbesondere in der Touristenwelt auf Sympathien rechnen dürfen, und empfehlen wir dieselbe speziell der Beachtung und Unterstützung der zahlreichen Alpenvereine. Die Strecke Augsburg-Diessen-Weilheim kommt einem oft geäusserten Wunsche nach einer näheren Verbindung der Ammerseegegend mit Augsburg entgegen, dessen Berechtigung nicht um deswillen bezweifelt werden darf, weil eine ausnahmsweise gebotene bessere Relation nicht im gehofften Masse benutzt wurde. Hiernach vereinigen sich Erwägungen internationaler und lokaler Natur zu dem Resultate, dass das vorliegende Projekt vielfachen und wohlbegründeten Wünschen und Bedürfnissen in zweckentsprechender Weise entgegenkommt."

Aus Sachsen.

Rechnungsabschluss der Sächsischen Staatsbahnen pro 1884.
(Verspätet.)

Dem bereits am 15. Juni d. J. (also 14 Tage früher als im Vorjahre) erschienenen Rechnungsabschluss der Sächsischen Staatsbahnen entnehmen wir, dass die Gesammteinnahmen des Jahres 1884 in Höhe von 66 536 742,55 *M.* um 581 925,58 Mark hinter denen des Jahres 1883, die sich auf 67 118 668,23 *M.* beliefen, zurückgeblieben sind.

Dieser Minderertrag fällt zum weitaus grössten Theile dem Güterverkehr zur Last, denn dieser ergab mit 43 377 336,94 Mark gegen das Vorjahr ein Minus von 1 553 459,18 *M.*, ein Resultat, welches zu einem erheblichen Theil auf die mit dem 1. April 1884 ins Leben getretene Herabsetzung der Einheitssätze im Güterverkehr zurückzuführen sein wird. Doch ist zu beachten, dass der Lokal-Güterverkehr ungeachtet der Tarifherabsetzung gegen das Vorjahr noch ein Plus von ca. 134 000 *M.* lieferte, während der direkte Verkehr ca. 650 000 *M.* und der Durchgangsverkehr — zum grossen Theil infolge der für die Sächsischen Staatsbahnen ungünstiger gewordenen Instradirungen — über 1 Million Mark weniger einbrachte. Ausserdem zeigt das Konto der Ueberlassung von Betriebsmitteln an fremde Verwaltungen noch einen Ausfall von 45 875,14 *M.*

Dagegen weist der Personenverkehr mit 19 685 769,14 Mark Einnahme das erhebliche Plus von 949 335,42 *M.* auf und paralysirt sonach fast ⅔ des Ausfalls im Güterverkehr. Davon erbrachte der Lokalverkehr, der sich in den letzten Jahren allerdings ausserordentlich günstig entwickelt hat, allein das Plus von ca. 774 000 *M.*, während der direkte Verkehr nur ca. 15 000 Mark und der Durchgangsverkehr 128 000 *M.* mehr ergab, als im Jahre 1883.

Eine weitere Mehreinnahme von 17 691,38 *M.* resultirt aus dem Konto der Ueberlassung von Bahnanlagen an Dritte und Leistungen zu Gunsten Dritter (1884 im ganzen 667 133,87 *M.*). Ebenso lieferten die Einnahmen aus Veräusserungen mit 119 117,22 Mark ein Mehrerträgniss von 3 295,59 *M.* und verschiedene sonstige Einnahmen mit 1 191 779,11 *M.* ein solches von 47 086,35 *M.* gegen das Vorjahr.

In Prozenten der Gesammteinnahme betrug die Einnahme aus dem Güterverkehr 65,193 pCt., aus dem Personenverkehr 29,586 pCt., für Ueberlassung von Bahnanlagen 1,003 pCt.,

für Ueberlassung von Betriebsmitteln 2,248 pCt., aus den Erträgen der Veräusserungen 0,179 pCt. und aus sonstigen Quellen 1,791 pCt.

Die gegenüberstehenden Gesammtausgaben erfuhren eine Erhöhung von 1 275 439,37 ℳ (39 412 464,94 ℳ im Jahre 1884 gegen 38 137 025,67 ℳ im Jahre 1883) und zwar haben die Besoldungen der etatsmässigen Beamten mit 10 466 008,07 ℳ um 252 125,82 ℳ und die sonstigen persönlichen Ausgaben mit 11 105 831,74 ℳ um 283 400,72 ℳ zugenommen.

Ersparnisse wurden erzielt bei der Unterhaltung der freien Strecke (1 882 249,72 ℳ, d. i. 76 186,20 ℳ weniger als 1883), bei den Kosten der Züge 2 255 444,45 ℳ, d. i. 7 557,86 ℳ weniger), bei der Einlage in den Erneuerungsfonds (3 326 837,13 ℳ, d. i. 29 096,28 ℳ weniger), bei Ergänzungen, Erweiterungen und Umbesserungen der Transportmittel, wofür im Jahre 1884 nichts, im Jahre 1883 aber der Betrag von 3 157,22 ℳ aufgewendet wurde, und endlich bei der Benutzung fremder Bahnanlagen, welche 202 882,02 ℳ weniger beanspruchte. Alle übrigen Ausgaben-Konten weisen grössere oder geringere Erhöhungen auf, so insbesondere das Konto der Benutzung fremder Betriebsmittel eine solche von 678 976,80 ℳ (2 159 149,19 ℳ im Jahre 1884 gegen 1 480 172,39 ℳ im Vorjahre).

Der Ueberschuss des Jahres 1884 beläuft sich hiernach auf 27 124 277,71 ℳ, d. i. um 1 857 364,85 ℳ weniger als im Jahre 1883, und die Versinsung des mittleren Anlagekapitals stellte sich demgemäss im Jahre 1884 auf 4,571 pCt., d. i. um 0,361 pCt. weniger als im Vorjahr mit 4,932 pCt. Verzinsung.

Pro Kilometer der Bahnlänge wurde durchschnittlich vereinnahmt 31 445 ℳ (1 212 ℳ weniger), verausgabt 18 626 ℳ (70 ℳ mehr), so dass sich der Ueberschuss pro Kilometer auf 12 819 ℳ oder 1 282 ℳ weniger als im Vorjahre stellte.

Pro Nutzkilometer belief sich die Einnahme auf 3,970 ℳ, die Ausgabe auf 2,351 ℳ und der Ueberschuss auf 1,618 ℳ (0,166 ℳ weniger als im Vorjahre), pro Wagenachskilometer jedoch ergab sich eine Einnahme von 0,109 ℳ, eine Ausgabe von 0,065 ℳ und ein Ueberschuss von 0,044 ℳ (0,004 ℳ weniger als 1883).

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn: Geschäftsbericht, Verstaatlichungsgerüchte.

Der Personenverkehr dieser zwar kurzen aber dicht bevölkerten und wohlhabende Landstriche durchziehenden Bahn hat im Jahre 1884 wiederum eine Vermehrung erfahren: es wurden befördert 225 527 Personen (gegen 216 818 Personen im Jahre 1883, also 8 709 Personen mehr) und demgemäss ergeben auch die Einnahmen aus dem Personen- etc. Verkehr ein Plus von 2 648,33 ℳ (89 105,99 ℳ im Jahre 1884 gegen 86 457,66 ℳ im Jahre 1883). Die grösste Steigerung entfiel auf den direkten Verkehr.

Der Güterverkehr zeigt eine Steigerung des beförderten Gewichtes von 452 827 845 kg im Jahre 1883 auf 461 543 315 Kilogramm im Jahre 1884. Doch gingen die Einnahmen ungeachtet des sich hieraus ergebenden Zuwachses von 8 715 470 kg um 15 063,19 ℳ, d. i. von 739 484,63 ℳ auf 724 421,44 ℳ zurück, eine Erscheinung, deren Grund im wesentlichen in der seit dem 1. April 1884 eingetretenen Herabsetzung der direkten Tarife in Verbindung mit der Abminderung der Ueberführungsgebühren zu suchen ist. Der Kohlenversand aus dem Rositzer Revier ist von 7 067 Wagenladungen à 5 000 kg auf 6 811 desgl. gesunken, während aus dem Meuselwitzer Revier 4 126 solcher Ladungen mehr, d. i. 57 571 im Jahre 1884 gegen 53 645 im Jahre 1883 auf der Altenburg-Zeitzer Bahn versendet wurden.

Da sich die Ausgaben für den seitens der Sächsischen Staatsbahnverwaltung in billigster Weise geführten Betrieb auf nur 442 560,49 ℳ (d. i. fast 9 000 ℳ weniger als im Jahre 1883) stellten, so ergibt sich ein Bruttoüberschuss von 501 671,24 Mark (im Jahre 1883 nur 485 729 ℳ). Nach Abzug der ordnungsmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds, Reservefonds etc. verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 489 826,03 ℳ. Von demselben werden 75 252,50 ℳ für Verzinsung und Tilgung der Prioritäten, 12 935,86 ℳ für Tantièmen, 35 195,19 ℳ für Staats-Eisenbahnsteuern und 9 200 ℳ für Konvertirung der Prioritäten etc. verwendet, so dass die Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von $8^1/_5$ pCt. (= 180 810 ℳ) und die Stammaktien eine solche von $9^7/_{30}$ pCt. (= 175 895 ℳ) erhalten. Der Rest von 527,48 ℳ wird auf neue Rechnung vorgetragen. Im Jahre 1883 erhielten die zu einer Vorzugsdividende von 5 pCt. berechtigten Prioritäts-Stammaktien (7 350 Stück) eine Dividende von $9^2/_{15}$ pCt. und die 6 350 Stück Stammaktien, welche nach Abzug der obigen 5 pCt. für die Prioritäts-Stammaktien ihrerseits eine Vorzugsdividende von $5\frac{1}{2}$ pCt. geniessen, eine Dividende von $10^1/_4$ pCt.

Nach Bekanntwerden des vorstehenden Rechnungsabschlusses erfuhren die beiden Aktiengattungen der Bahn nicht unerhebliche Koursrückgänge. In den letzten Tagen jedoch machte sich wiederum lebhaftere Nachfrage geltend, da vielfach an der Börse Verstaatlichungsgerüchte in Umlauf gesetzt wurden. Nach Mittheilung der „Altenburger Zeitung“ soll der Sächsische Finanzminister seine Geneigtheit geäussert haben, mit delegirten Aktionären wegen definitiver Uebernahme der Bahn in Verhandlung zu treten. Man hofft eine Abfindung in Sächsischer 3 pCt. Rente zu erhalten.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Infolge des überaus ungünstigen Ausfalles der Ernte in Russland und Polen im Jahre 1883 resp. der fortgesetzt ungünstigen Konjunkturen für den Getreidehandel in Danzig war die Getreidezufuhr in den ersten 8 Monaten des Berichtjahres eine äusserst schwache.

Die Ernte im Jahre 1884 hat wesentlich günstigere Resultate geliefert, doch war der erhebliche Einnahme-Ausfall der ersten acht Monate durch den hierdurch resp. die im vergangenen Jahre stattgehabte Eröffnung der Russischen Jekaterinenbahn eingetretene Verkehrsvermehrung in dem letzten Drittel des Jahres nicht mehr zu begleichen gewesen, da die Transporte in dieser Zeit vorzugsweise aus dem südlicheren Russland kamen, für welche der Bahn nur geringe Frachtantheile zustehen.

Letzterem Umstande ist es auch zuzuschreiben, dass die Einnahmen pro Tonnenkilometer, welche im Jahre 1882 3,65 ₰, im Jahre 1883 3,49 ₰ betrugen, im Jahre 1884 auf 3,23 ₰ zurückgegangen sind.

Im Verkehr nach Polen und Russland, sowie in dem Lokalverkehr haben Ausfälle nicht stattgefunden.

Im ganzen wurden im Güter- und Viehverkehr 424 008 t (gegen 462 694 t in 1883), mithin weniger 36 886 t befördert. Die Einnahme aus diesem Verkehre stellte sich auf 1 335 928 (gegen 1 683 723) ℳ oder — 347 795 ℳ.

Auch im Personenverkehr hat sich ein Rückgang bemerklich gemacht; für im ganzen beförderte 238 802 Reisende (gegen 240 535 im Vorjahre) wurden 287 393 (gegen 294 798) ℳ vereinnahmt, mithin 1 733 Personen weniger befördert und 7 405 ℳ weniger vereinnahmt.

Die Gesammtsumme aller Einnahmen betrug 1 811 310 ℳ, zu welcher noch der Vortrag aus dem Vorjahre (nach Abzug geleisteter Ausgaben) mit 36 327 ℳ kommt, so dass sich dieselbe auf 1 847 638 ℳ stellte.

Die Betriebsausgaben inkl. der zu Restausgaben pro 1884 erforderlichen Beträge bezifferte sich auf 888 809 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss von 958 829 ℳ ergab.

Von demselben sind dem Erneuerungs- und Reservefonds 175 978 ℳ zugewiesen und es verblieben dann noch 782 851 ℳ. Von dieser Summe sind 642 000 ℳ zur Gewährung einer Dividende von 5 pCt. an 12 840 000 ℳ Stammprioritäts-Aktien, 85 600 ℳ zur Gewährung einer Dividende von $^2/_3$ pCt. an 12 840 000 ℳ Stammaktien, 8 132 ℳ als Tantième an Verwaltungsrath und Direktion, 18 656 ℳ zur Zahlung der Eisenbahnsteuer verwendet worden und 28 463 ℳ wurden auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Länge der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn betrug rund 150 k, an Betriebsmitteln sind 21 Lokomotiven mit 19 Tendern, 23 Personenwagen und 499 Güterwagen mit einer Gesammttragfähigkeit von 4 490 t vorhanden. Im Stande der Betriebsmittel sind Aenderungen nicht eingetreten, dagegen hat sich die Betriebslänge um die am 1. August 1884 für den allgemeinen Verkehr eröffnete Zweigbahn Zajonczkowo-Löbau i. Wesptpr. um 6,82 km vermehrt. Das zum Bau dieser Zweigbahn erforderlich gewesene Kapital in Höhe von 155 000 ℳ ist durch Beiträge des Staates, der Provinz Westpreussen, des Kreises und der Stadt Löbau aufgebracht worden.

Rhene-Diemelthalbahn.

Geschäftsbericht für die Zeit vom 1. April 1884 bis ult. März 1885.

Die schmalspurige, in Station Bredelar der Ruhrthalbahn abzweigende nur dem Güterverkehr (in Wagenladungen) dienende Nebenbahn hat infolge des erheblich verminderten Eisensteintransportes im Jahre 1884 einen erheblichen Ausfall in diesem Verkehre zu verzeichnen, bei allen übrigen Gütern hat eine Zunahme stattgefunden. Befördert wurden im ganzen 69 334,16 t Güter auf durchschnittlich 8,68 km, mithin 601 524 tkm, welche eine Einnahme von 38 365,96 ℳ ergaben, mithin pro Tonnenkilometer 0,064 ℳ oder pro Tonne 0,533 ℳ. Die Lokomotiven legten 20 019 km und die Wagen 454 070 Achskm zurück. Befördert wurden 727 Züge mit 69 334 t oder pro Zug durchschnittlich 95,37 t.

Das Anlagekapital bezifferte sich Ende des Berichtsjahres auf 747 507 ℳ. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 41 344 ℳ, wogegen sich die Gesammtausgaben auf 45 491 ℳ stellten und sich somit ein Defizit von 4 146 ℳ, welches sich noch um die für den Reservefonds zu überweisende Summe von 327 ℳ vermehrte, ergab. Dies Defizit wird durch einen Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds gedeckt, aus welchem auch die Staats-Eisenbahnsteuer mit 278 ℳ und eine Zahlung von 10 856 ℳ an die Eigenthümer der Bahn bestritten wird.

Kremsierer Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Einnahmen betrugen abzüglich der 4 015,79 fl. betragenden Stempelgebühren und Portorückersätze 197 924,81 fl. und zwar für Personenbeförderung 41 922,97 fl., für Gepäckbeförderung 1 679,32 fl., für Eil- und Frachtgüterbeförderung 130 695,96 fl., für die Zuschleppung der Güter in die Hulleiner Zuckerfabrik 5 642,01 fl. und für Miethe etc. 22 000,34 fl.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 10 613,05 fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 19 444,62 fl., für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 37 990,43 fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 21 455,30 fl., für verschiedene Gegenstände 805,90 fl., zusammen 90 309,30 fl. Es ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuss von 107 615,51 fl., von welchem 10 761,55 fl. dem Reservefonds zugetheilt wurden. Von den verbleibenden 96 853,96 fl. wurden 96 480 fl. als 4 pCt. Dividende des Jahres 1884 auf das gesellschaftliche Anlagekapital von 2 412 000 fl. vertheilt und der Rest von 373,96 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Niederländische Korrespondenz.

Dampftramways in Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

Die Betriebsresultate der von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampftramways pro 1884 gestalteten sich folgendermassen:

a) Beverwyk-Wyk aan Zee. Der Personenverkehr, während der Wintermonate 1883/84 eingestellt, wurde am 1. April wieder eröffnet, um am 14. Oktober wieder eingestellt zu werden. Damit der Verkehr sich entwickele, wurde der Personentarif II. Klasse von 0,15 fl. auf 0,10 fl. herabgesetzt. Befördert wurden 35 372 Personen (31 273 in 1883), 22 581 kg Gepäck (21 257), 43 477 kg Stückgüter (27 135) und 962 Wagenladungen Güter (1 035). Die Einnahmen betrugen: Personen- und Gepäckverkehr 4 827 fl., Güterverkehr 2 118 fl., überhaupt 7 148 fl. = 4 fl. pro Tagkilometer und 0,435 fl. pro Zugkilometer, gegen resp. 7 613 fl., 4,29 fl. und 0,32 fl. in 1883. Die Betriebskosten betrugen 5 106 fl. = 2,87 fl. pro Tagkilometer und 0,31 fl. pro Zugkilometer, gegen resp. 7 683 fl., 4,33 fl. und 0,325 fl. in 1883.

b) Westlandsche Dampftramway. Haag-Loosduinen-Naaldwyk-Poeldyk-'s Gravenzande, 19,316 km. Die ganze Linie ist seit 14. August 1883 in Betrieb. Es wurden 308 476 Personen befördert, gegen 262 145 in 1883. Vereinnahmt wurden: aus dem Personenverkehr 54 931 fl., aus dem Güterverkehr 2 263 fl., überhaupt 57 363 fl. = 8,09 fl. pro Tagkilometer und 0,45 fl. pro Zugkilometer, gegen resp. 45 434 fl., 9,565 fl. und 0,56 fl. in 1883. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 41 505 fl. = 5,87 fl. pro Tagkilometer und 0,325 fl. pro Zugkilometer, gegen resp. 31 023 fl., 6,53 fl. und 0,385 fl. in 1883.

c) Lichtenvoorde-Groenlo, 4 km. Befördert wurden 25 184 Personen (16 883 in 1883), 2 337 kg Gepäck (9 562), 1 608 005 kg Stückgüter (112 788) und 639 Wagenladungen Güter (517). Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 3 151 fl., aus dem Güterverkehr 3 920 fl., überhaupt 7 246 fl. = 4,95 fl. pro Tagkilometer und 0,48 fl. pro Zugkilometer, gegen resp. 5 094 fl., 5,87 fl. und 0,56 fl. in 1883. Verausgabt wurden 4 084 fl. = 2,79 fl. pro Tagkilometer und 0,27 fl. pro Zugkilometer, gegen resp. 3 225 fl., 3,715 fl. und 0,355 fl. in 1883.

d) Rynlandsche Dampftramway (Leiden-Katwyk), 8,663 km. Befördert wurden 258 666 Personen für 45 928 fl. Aus dem Güterverkehr wurden 2 682 fl., und im ganzen 48 753 fl. = 15,375 fl. pro Tagkilometer und 0,545 fl. pro Zugkilometer vereinnahmt. Die Betriebskosten waren 30 942 fl. = 9,76 fl. pro Tagkilometer und 0,345 fl. pro Zugkilometer, gegen resp. 21 364 fl., 11,525 fl. und 0,415 fl. in 1883.

e) Bussum-Huizen. In Betrieb seit 8. November 1883. Befördert wurden 38 226 Personen, 1 918 257 kg Gepäck und Stückgüter und 469 Wagenladungen Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 5 001 fl., aus dem Güterverkehr 3 883 fl., überhaupt 8 914 fl. = 3,855 fl. pro Tagkilometer und 0,22 fl. pro Zugkilometer. Betriebskosten 8 620 fl. = 3,74 fl. pro Tagkilometer und 0,215 fl. pro Zugkilometer.

Niederländische Tramwaygesellschaft.

Am Ende 1884 waren in Betrieb die Linien Dokkum-Bergumerdam (Pferdebahn), Sneek-Harlingen und Joure-Drachten (Dampfbetrieb). Die Betriebslänge beträgt 81 km. Befördert wurden 433 034 Personen, 617 950 kg Gepäck, 5 119 000 kg Güter, 280 Wagenladungen und 3 295 Stück Vieh. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 131 565 fl. (112 625 fl. in 1883), aus dem Gepäckverkehr 2 329 fl., aus dem Güterverkehr 12 238 fl. (11 590 fl.), aus dem Viehverkehr 3 091 fl. (1 935 fl.). Die Betriebskosten betrugen: auf der Pferdebahn 13 764 fl. = 0,177 fl. pro Zugkilometer und auf den Dampfbahnen 69 972 fl. = 0,286 fl. pro Zugkilometer. Im ganzen betrugen die Betriebsausgaben 3,52 fl. pro Tagkilometer, gegen 3,75 fl. in 1883 und 3,81 fl. in 1882. Das Gewinn- und Verlustkonto schliesst mit einem vortheiligen Saldo von 37 900 fl. Hiervon wurden verwendet: 30 000 fl. für Dividende, d. i. 30 fl. pro Aktie oder 3 pCt., und 7 000 fl. zur Bildung eines Erneuerungsfonds, während eine Summe von 900 fl. auf neue Rechnung übertragen wird. Vorhanden sind 15 Lokomotiven, 12 Pferde, 24 Personen-, 3 Gepäck-, 19 Last- und 9 Viehwagen.

Ysel-Dampftramway-Gesellschaft.

Am 14. Juni 1884 wurde die Strecke Veur-Wykerbrug, am 16. Juli die Strecke Wykerbrug-Voorburg und am 17. August die Linie Rotterdam-Overschie dem Betriebe übergeben.

Ende 1884 waren bei dieser Gesellschaft also folgende Linien in Betrieb:

a) Leiden-Voorschoten-Wassenaar-Veur-Voorburg, 19,2 km, b) Gouda-Oudewater, 14 km, c) Rotterdam-Overschie, 5 km, d) Utrecht-Vreeswyk, 12 km, also im ganzen 50,2 km.

Eine direkte Verbindung der Linie Utrecht-Vreeswyk mit dem Eisenbahnnetz konnte mit Rücksicht auf die damit verbundenen Kosten vorläufig nicht hergestellt werden.

Bei den Deputirten Staaten ist die Konzession nachgesucht für die Durchführung der Linie Gouda-Oudewater nach Schoonhoven über Stolwyk und Bergambacht. Vorhanden sind 17 Lokomotiven, 23 Personen- und 19 Lastwagen. Die Betriebsergebnisse pro 1884 sind folgende: Leiden-Wassenaar-Voorburg 133 262 Personen. Einnahmen: Personenverkehr 18 423 fl., Güterverkehr 1 053 fl. Betriebskosten: 3,565 fl. pro Tagkilometer. Utrecht-Vreeswyk 152 765 Personen. Einnahmen: Personenverkehr 23 182 fl., Güterverkehr 780 fl. Betriebskosten 5,325 fl. pro Tagkilometer. Gouda-Oudewater 181 483 Personen. Einnahmen: Personenverkehr 19 569 fl., Güterverkehr 699 fl. Betriebskosten 3,61 fl. pro Tagkilometer. Rotterdam-Overschie 40 973 Personen. Einnahmen: Personenverkehr 5 350 fl., Güterverkehr 108 fl. Im ganzen wurden also befördert 508 483 Personen. Die Gesammteinnahme betrug 69 183 fl. Das für den Bau und die Ausrüstung der Bahn verwendete Kapital beträgt 1 209 856 fl.

Harlemer Tramwaygesellschaft.

Der Gewinnsaldo pro 1884/85 beziffert sich auf 9 622 fl. und wird wie folgt vertheilt:

Abschreibungen: Tramway 5 pCt. = 1 921 fl., Gebäude 5 pCt. = 863 fl., Fahrmaterial 5 pCt. = 837 fl., Inventar 6 pCt. = 405 fl., Pferderechnung 20 pCt. = 1 596 fl., im ganzen 5 622 fl. Aktionäre 4 pCt. Dividende = 4 000 fl., überhaupt 9 622 fl.

Im ganzen wurden 482 401 Personen, d. i. 23 551 weniger als in 1883 befördert. Während der sieben Betriebsjahre wurde auf den verschiedenen Rechnungen eine Summe von 48 925 fl. abgeschrieben.

Noordwyksche Dampftramway-Gesellschaft.

Mit dem Sitz in Noordwyk hat sich unter obiger Firma eine Gesellschaft konstituirt, welche den Bau und Betrieb einer Dampftrambahn von Noordwyk aan Zee nach Rynsburg bezweckt. Das Gesellschaftskapital ist auf 50 000 fl. festgestellt, vertheilt in 100 Aktien von 500 fl. Ueberdies wird die Gesellschaft eine Anleihe machen zur Höhe von 77 000 fl. So lange diese Anleihe nicht amortisirt ist, dürfen ohne Ermächtigung der Inhaber von Obligationen neue Anleihen nicht gemacht werden.

Von dem Reingewinn erhalten nach Abzug einer Summe zur Sicherung von 4 pCt. Dividende die Aktionäre 75 pCt. und die Direktion 25 pCt.

Ginnekener Tramwaygesellschaft.

Durch den Gemeinderath von Oudenbosch wurde einstimmig der Beschluss gefasst, dem Direktor der Ginnekener Tramwaygesellschaft die Konzession zu ertheilen für den Bau und Betrieb einer Dampftrambahn in Oudenbosch, und dies mit Rücksicht auf die Absicht, um Oudenbosch vermittelst einer dergleichen Bahn mit den Gemeinden Hoeven, Etten, Leur, Prinsenhage und Breda in Verbindung zu bringen.

Tramway Roermond-Maeseyck.

Durch die Behörden der auf Belgischem Gebiete belegenen Gemeinden ist jetzt die Konzession ertheilt für obengenannte Bahn. Dieser erste Tramway in Limburg wird also endlich zu Stande kommen.

Staatsbahnstrecke Dordrecht-Gorinchem.

Am 28. Mai d. J. hat die Untersuchung der Eisenbahnbrücken über den Wanty zwischen Dordrecht und dem Merwedeflusse und über den Unter-Merwedefluss (bei Baanhoek) mit gutem Erfolge stattgefunden.

Die 23,684 km lange Strecke Dordrecht-Gorinchem wird am 15. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben werden, wodurch die ganze Staatsbahn Dordrecht-Elst in Betrieb gesetzt ist. Die an der Strecke Dordrecht-Gorinchem belegenen Stationen sind: Dordrecht, Sliedrecht, Giessendam-Hardinxveld, Gorinchem. Die ganze Linie Dordrecht-Elst hat eine Länge von 95,602 km. Sämmtliche Stationen sind für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eingerichtet.

Staatsbahnstrecke Hoorn-Enkhuizen.

Am 6. Juni d. J. wurde die 17 km lange Strecke Hoorn-Enkhuizen der Staatsbahn Zaandam-Enkhuizen (in Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die für den unbeschränkten Personen-, Güter- und Viehverkehr eingerichteten Stationen sind: Hoorn, Westwoud, Hoogcarspel, Bovencarspel und Enkhuizen.

Die ganze Linie Zaandam-Enkhuizen ist jetzt für den Verkehr eröffnet.

Die Einrichtung und Bedienung der Dampfschiffverbindung zwischen Stavoren und Enkhuizen zur Verbindung der beiden Staatsbahnen Zaandam-Enkhuizen (Provinz Nord-Holland) und Stavoren-Leeuwarden (Provinz Friesland) ist seitens der Regierung im Wege der öffentlichen Verdingung dem Herrn Bosman in Alkmaar für eine Summe von 65 000 fl. übertragen. Laut den Bedingungen des Pachtvertrages mit dem Staat hat die Holländische Eisenbahngesellschaft an dieser Summe mit 50 000 fl. zu partizipiren. Die Dampfschiffverbindung muss innerhalb 15 Monaten hergestellt sein. Die Eröffnung der Strecke Stavoren-Sneek und damit des Verkehrs auf der ganzen Linie Stavoren-Leeuwarden wird voraussichtlich am 1. November d. J. stattfinden.

Niederländische Centralbahn.

In einer am 30. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung von Inhabern von Obligationen dieser Bahn wurde auf Grund des von der eingesetzten Kommission erstatteten Berichts beschlossen, dem Vertrag, betreffend den Uebergang des Betriebes der Centralbahn an die Niederländische Eisenbahngesellschaft, die Genehmigung nicht zu ertheilen. Indessen bleibt die Centralbahn infolge der neuerdings bewirkten anderweiten Zusammenstellung des Verwaltungsrathes und der Direktion gänzlich dem Einfluss der Niederländischen Rheinbahngesellschaft unterworfen.

Rundreisebillete im Verkehr zwischen Belgien und Niederland.

Zwischen den Belgischen und den Niederländischen Staats-, Rhein-, Central- und Holländischen Bahnen ist in Bezug auf die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete ein Uebereinkommen getroffen im Sinne der Bedingungen für die Rundreisebillets im Verkehre der Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Hauptabweichungen sind, dass die Minimalentfernung, für welche ein Rundreisebillet im Belgischen Verkehr abgegeben wird, 400 km und die Gültigkeitsdauer 20 Tage beträgt.

Pariser Stadtbahn.

Nach der am 9. d. M. in der Französischen Abgeordnetenkammer vertheilten Vorlage über den Stadtbahnbau soll die Bahn nun doch*) unterirdisch durch Paris hindurchgehen, da ein Hochbau im Mittelpunkte der Stadt breite Durchbrüche erfordern und dadurch die Enteignungskosten so ungeheuer steigern würde, dass die Verzinsung des auf die Unternehmung zu verwendenden Kapitals niemals zu erhoffen wäre. Es handelt sich zunächst um den Bau zweier Linien, von denen die eine auf dem rechten Seineufer von Osten nach Westen, die andere von Norden nach Süden die Stadt durchschneiden soll. Eine dritte Linie auf dem linken Seineufer soll mit den beiden ersten Schleifen bilden und so ein doppeltes System von Rundfahrten durch die Stadt ermöglichen. Die Hauptbahn (von Westen nach Osten) soll bei Puteaux beginnen, das Boulogner Gehölz an seinem Nordrand durchschneiden, bei der Porte Maillot in die Stadt eintreten und am Triumphbogen, Opernplatz, Platz der Republik und Bastillenplatz Haltestellen haben, um in Bercy in die Bahn von Vincennes einzumünden. In Batignolles und an der Porte Maillot soll die Linie Anschlüsse an die jetzige Gürtelbahn (Linie von Auteuil) erhalten. Die zweite Linie soll im Norden unweit der Gürtelbahnstation La Chapelle ausgehen, an den Centralhallen, den Boulevards und dem Boulevard St. Germain Haltestellen bekommen und am Park von Montsouri im Süden in die geplante neue Staatsbahnlinie (Paris-Auneau-Tours) einmünden. Die dritte Linie endlich würde vom Triumphbogen aus unter dem Trocadéro und dem Westbahnhof Montparnasse hinweg nach Bercy geführt werden und dort auf dem Bahnhof Neuilly Anschluss an die erste Linie haben. Die Länge dieses projektirten Netzes beträgt 40 km. Die Baukosten sind auf 210 Millionen, also 5—5½ Millionen für den Kilometer, veranschlagt.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LX.

Freitag, den 26. Juni 1885, habe ich, den neuen Verkehrsweg benutzend, eine erste Tour in dieser Saison nach Coney Island gemacht, und muss gestehen, dass derselbe für uns Manhattan-Insulaner nicht nur eben so theuer ist, als jener via Pier No. 1, North River (mittelst der „Iron Steamboats“ weiter), sondern auch, was Unbequemlichkeit, Abhetzen, Warten anbelangt, kaum übertroffen werden kann. Für die Bewohner Brooklyns mag er passend sein, wenn sie nahe an der Hochbahn wohnen, andernfalls werden sie jede andere Route auf einer der vielen direkten Coney Island-Bahnen vorziehen.

*) Siehe No. 25 S. 322 die Bemerkung.

Ich brach 9 Uhr früh von meiner Wohnung in der Lexington Avenue auf, und da ich sofort um die Ecke der 101. Strasse schwenken kann, brauche ich nur etwa 3 Minuten bis zur 99. (offiziell 98.) Strassenstation der 3. Avenue-Hochbahn. Mein Zug fuhr zufällig direkt bis City Hall-Station. Wenige Minuten nach Ankunft daselbst sass ich im Waggon der Brooklyn-Bridge Seilbahn. In Brooklyn angekommen eilte ich zum Terminus der neuen Hochbahn und gelangte nach 35 Minuten Fahrzeit auf der Brooklyner Strecke in East-Newyork an.

Die dortige Gegend erinnert mich lebhaft an die Umgebung gewisser Städte in Ungarn — wohl ist der Stil der herumstehenden Häuser ein anderer, abgesehen davon ähneln sich jedoch die Landschaften und das ganze Kolorit der Natur sehr. Ueberhaupt muss ich bemerken, dass bei heiterem Wetter die hiesigen Farben des Himmels und der Gewächse, wo der Mensch nicht zuviel schaffte, im Sommer jenen in Süd-Ungarn, speziell in der Báscka, vollkommen gleichen und, ist es Träumerei oder nicht, mir kommt sogar das Summen der hiesigen Fliegen im glühenden Sonnenbrande, zwischen den hohen Gräsern, genau so vor wie dort. Diese Töne der Insekten, diese Farben fand ich bisher in jedem Lande anders. Nur Kolibris gibt es in Ungarn nicht; in Menlo-Park flogen ziemlich kleine Abends um unser Haus herum, die Blüthen des Geissblattes auszusaugen. In Rahway beobachteten wir Sonntag den 21. Juni ganz genau deren von der Grösse einer Hummel, die Schnäbelchen fein wie Nähnadeln, gebogen wie krumme Ahlen, womit sie die Blumenkelche anbohrten und den Honig saugten! Es mögen Junge gewesen sein, sie fürchteten uns nicht und hätten gefangen werden können. Die Alten sind hingegen sehr scheu. Der Ton ihres Flügelschlages gleicht dem Summen eines grossen Käfers.

Also in East-Newyork, Van Sinderen Avenue, ist der Terminus der Brooklyner Hochbahn. Wenige hundert Schritte davon gegen Süden steht ein Aufnahmegebäude der Manhattan Beach-Eisenbahn; noch etwas weiter hin kreuzen mehrere Long Island-Bahnen und dortselbst befindet sich ein etwas grösserer Bahnhof. Ich blieb in der ersten Station, Manhattan Beach Junction, und hatte etwa eine halbe Stunde zu warten ehe ein Zug kam. Es mochte 11 Uhr 15 Min. Vormittags sein, als wir Manhattan Beach erreichten, ich habe die genaue Zeit nicht konstatirt. Das ist eine Reise von circa 2¼ Stunden, dreimal umsteigen, unbestimmte Zeit auf einem sehr bescheidenen, sonnendurchglühten Bahnhofe warten, Tour und Retour 65 Cents zahlen, wenn man nicht gerade die 5 Cents-Zeit auf der Newyorker Hochbahn trifft; ich zahlte nur Tour und es kostete die Fahrt von East-Newyork-Manhattan Beach 20 Cents, Summa daher 37½ Cents. Man erspart beim Exkursionsticket nur 10 Cents und hat auf der Rückfahrt alle Mühseligkeiten nochmals durchzukosten. Ohnehin kann man ein bezügliches Exkursionsticket erst auf den Hochbahnstationen in Brooklyn erhalten.

Vorgreifend bemerke ich, dass ich mit dem Dampfer „Pegasus“ vom alten Pier in West Brighton Beach nach Newyork zurückfuhr, 5 Cents Marinebahntribut, 35 Cents für den Dampfer, 10 Cents auf der Newyorker Hochbahn, also weitere 50 Cents zahlte. Der Transport meiner Wenigkeit belief sich demnach auf 87½ Cents (richtiger auf 88, da ich meine Bridgetickets vergessen hatte). Würde ich auf der Hochbahnstation 98. Strasse 3. Avenue ein Excursionsticket genommen haben, so konnte ich schneller und bequemer für 70 Cents fahren. In diesem Jahre verkauft man nämlich die Hochbahntickets nicht mehr mit dem Steamboatticket. Letzteres kostet 50 Cents und berechtigt nur zur Benutzung der Strecke South Ferry-Battery Place.

Manhattan Beach hat ein entschieden kriegerisches Aussehen bekommen. Westlich vom Manhattan Beach Hôtel stehen, nach Brighton Beach gerichtet, vier abgeprotzte knallroth angestrichene Geschütze sammt Protzen; die Vorderladerläufe sind schwarz lackirt, Kaliber etwa 6 Pfünder nach alter Ausdrucksweise. Oestlich von diesem Hôtel steht das Oriental Hôtel; vor diesem erblickt man auch zwei rothe Mordwerkzeuge; desgleichen zwei vor der Seefront des Manhattan Beach Hôtels. Sollte der „Newyork Herald“ mit seinem neulichen Alarmartikel erreicht haben, dass man die Artillerie des fernen Westens an die Atlantische Küste warf? Ich konnte wegen der überall vorhandenen Tafeln: „Please, keep off the grass“ nicht zu den Geschützen gehen und die Rohre beklopfen, bin daher vorläufig der Ansicht, dass unter der schwarzen Lackhülle Virginier pine wood verborgen ist. An jeder Protze hängen zwei Wagenschmierbüchsen, an jeder Laffette sind zwei Setzstöcke mit Wischern vom Stoffe der washing pads befestigt. Diese feuerspritzfarbigen Dinger werden demnach wohl nur „zur nicht geringen Zierde“ aufgestellt sein.

Zwischen Manhattan Beach und West Brighton Beach liegt Brighton Beach. Dorthin muss man mit der Marinebahn fahren, wenn man überhaupt bald hingelangen will. Ich war bereits über

den Sand hinüber gegangen, durfte aber drüben nicht heraus aus der Umzäunung, war daher genöthigt wieder umzukehren, um für 5 Cents über das Wasser zu fahren. Der Fahr- und Fussweg wird einige Englische Meilen kreuz und quer herumführen, ich konnte ihn nicht entdecken; alle Sümpfe, Wiesen, Sandflächen sind eingezäunt oder gehören den Bahnen, man darf nicht passiren.

In Brighton Beach haben die Wogen während des Winters furchtbar gehaust. Der westliche Terminus der Marinebahn war weggerissen, jetzt ist er wieder in Ordnung; voriges Jahr gelangte man jedoch vom Hôtel direkt am Meere hin in das Aufnahmegebäude. Dieser Weg existirt nicht mehr, man hat eine Holzbrücke errichtet, damit man auf das feste Land gelangen kann. Der Musikpavillon vor dem Hôtel, welcher auch demolirt war, ist wieder fertig, sonst aber sieht das Ufer schrecklich aus und man wird während der Saison knapp mit dem Setzen neuer Piloten zu Stande kommen. Es fehlte wenig, und das grosse Hôtel sammt Badehaus würde unterwaschen worden und eingestürzt sein, denn bis auf wenige Schritte von der Seefront ist Sand und aufgefüllte Erde etwa 6 Fuss tief weggeschwemmt, so dass ein ganz steiles Naturufer statt des Schutzdammes von Piloten entstanden ist; hie und da erblickt man noch einen einsamen Pfahl im Wasser. Dieses vollbrachte jener furchtbare Regensturm von Osten, auf welchen eine grimmige Kälte folgte.

Der Newyorker Wurstelprater ist so wie immer. Gebadet wird noch wenig, die vielen Eisberge kühlen das Wasser ab, und leider fliesst der Polarstrom an der hiesigen Küste hinunter nach Süden, während der belebende Golfstrom Europa mehr nützt wie Amerika. Dem Mangel an hohen von Ost nach West streichenden Gebirgen und dem Ueberflusse an eiskaltem Meerwasser verdankt speziell die hiesige Gegend ihr ungesundes Klima. Die von Nord nach Süd streichenden Gebirge leiten aber ausserdem die kalten Stürme Canadas bis hinab nach Texas, Louisiana, Georgia, wie es in diesem Winter mehrfach der Fall war.

Man beginnt bereits die Libertystatue arg zu bekritteln. Besonders stellt man aus, dass die Kupferstärke der obersten Theile nur $^{1}/_{16}$ Zoll betrage. Solche Bleche werden allerdings in einer Höhe von einigen hundert Fuss durch die hiesigen Stürme wie Papier zerfetzt; auch tadelt man die Stützung des rechten Armes und der bekannte Stone Pacha denkt (als Chefingenieur des Komitee) Tag und Nacht darüber nach, wie er ihn solider als Bartholdi plante befestigen könne.

Ich meine, Meister Fernkorn hat durch das Erzherzog Karl Monument in Wien den Weg vorgezeichnet, wie man die gewaltigsten Metallmassen stützen muss, Stone Pacha braucht nichts neues zu „erfinden", es ist alles schon dagewesen.

Die Zeitungen stellen allgemein einen grossen Ausfall an landwirthschaftlichen Produkten aller Art in Aussicht; es soll Gegenden geben, in welchen dieses Jahr kaum 50 pCt. der vorjährigen Menge von Weizen oder Mais geerntet werden können. Der Winter war sehr hart, dauerte ungewöhnlich lange und die Schneedecke war nicht hinreichend dick das Ausfrieren zu verhindern. Den Mais konnte man erst spät anbauen; nun treten zahllose Mengen von Heuschrecken auf, so dass ungemein viel Schaden angerichtet wird.

Eine Missernte beeinflusst die Eisenbahnaktien, denn sollte sich, was vorläufig allerdings nicht zu erwarten steht, auch der Getreideexport wieder heben, so werden die Speicher bald geleert, doch keine neuen Vorräthe, also auch keine Frachten vorhanden sein.

Im vorigen Winter heizte man im Westen die Oefen mit Mais, im nächsten Winter wird so mancher, der in dieser Weise wirthschaftete, darben.

Anwendung von Lokomotiven mit komprimirter Luft in Newyork.

Die Anwendung komprimirter Luft bei Lokomotiven ist in Newyork auf der oberirdischen Eisenbahn mit zufriedenstellendem Resultate praktisch erprobt worden.

Die angewandte Maschine ist eine mit vier gekuppelten Rädern. Sie hat zwei Cylinder von 318 mm Durchmesser und 460 mm Hub. An Stelle des Dampfkessels hat sie Luftreservoire von 9,915 m Durchmesser aus 12 mm dickem Stahl konstruirt. Der Stahl hat eine Widerstandsfähigkeit von 53 kg pro Quadratmillimeter. Die Reservoirs werden unter einem Druck von 56 kg pro Quadratcentimeter geprüft; der Luftdruck beträgt bei der Füllung 42 kg.

Ein kleiner Dampfkessel dient dazu, die aus den Reservoirs kommende Luft zu erwärmen; die Temperatur derselben steigt vor ihrem Eintritt in den Cylinder auf 116°. Eingangs derselben befindet sich ein Ventil, welches den Druck auf 7 kg pro Centimeter reduzirt. Die Cylinder schmieren sich durch in den Wärmeapparat geleitetes Wasser, sowie durch auf gewöhnliche Art zugeführtes Oel.

Die Bremsvorrichtung ist sinnreich und wirksam. Man kehrt einfach die Steuerung um und die Cylinder arbeiten nun wie Pumpen, welche Luft in die Reservoirs treiben. Die Wirksamkeit wird noch verstärkt durch die Einrichtung, dass die solcherweise hinausgetriebene Luft nicht in einen Exhaustor abgeleitet, sondern in dem Bremscylinder unter den Wagen aufgefangen wird, wodurch, ähnlich wie bei dem System Westinghouse, eine kontinuirliche Bremse hergestellt wird.

Diese Maschinen haben drei und vier Wagen des üblichen Amerikanischen Systems, 14,5 km in 40 Minuten, Aufenthalte einberechnet, befördert, wobei die Luftladung zu $^{3}/_{4}$ verbraucht ist. Man ersieht hieraus, dass die Reservoirs nach je 15—16 km zurückgelegten Weges frisch gefüllt werden müssen.

Auf den oberirdischen Eisenbahnen in seitheriger Konstruktion ist die Beseitigung von Feuerraum und Wasserkessel von entschiedener Wichtigkeit. Die Passage unter diesen Bahnen war oft durch das Herabfallen kleiner Kohlentheilchen und Abtropfen warmen Wassers fast unmöglich gemacht.

(„Genie Civil.")

Miszellen.

Prüfung auf Farbenblindheit.

Dr. William Thomson, Professor der Augenheilkunde in Jeffersons medizinischem Colleg U. S. hat ein System der Prüfung von Eisenbahnbeamten auf Farbenblindheit angegeben, nach welchem die Angestellten der Pennsylvaniabahn bereits geprüft sind.*)

Der Versuchsapparat besteht 40 Strähnen Wolle, von denen die mit 1 bis 20 bezeichneten grün, die mit den Nummern 21 bis 30 rosenroth und die mit den Restnummern mit roth gefärbt sind. Die 40 Wollenfaden hängen nebeneinander an einer numerirten Leiste und zwar auf den ungeraden Zahlen grün, rosa und roth, und auf den geraden Nummern die mit den Komplementärfarben.

Bei der Prüfung wird dem zu Prüfenden grüne Wolle in einigen Fuss Abstand vorgezeigt und muss er danach alle grünen Fäden aussuchen und sie über den Rahmen schlagen, das Gleiche geschieht dann mit den rosa und endlich mit den rothen Bändern. Wenn hierbei ausser den ungeraden Zahlen welche berührt werden, so ist das ein Zeichen von Farbenblindheit.

Für die Schärfe des Gesichts lässt Dr. Thomson einen Tisch rotiren, auf welchem eine Anzahl Briefe mit grosser und kleiner Schrift vertheilt sind, die der zu Prüfende lesen muss. Ein ferneres Prüfungsmittel ist folgendes: Man hält ein mit Kobaldblau gefärbtes Glas vor die Augen des zu Prüfenden und lässt ihn auf eine mittelgrosse, 20 Fuss abstehende Gasflamme sehen. Für Normalaugen erscheint eine roth gefärbte Flamme, während bei Farbenblindheit eine mit Blau beiderseits begrenzte Flamme sichtbar wird.

Rosa wird verwandt, weil es von roth und blau zusammengesetzt ist und dem Farbenblinden als blau erscheint.

(„Engineering".)

Internationales Recht.

In Oesterreich genommenes Patent. Das Oesterreichische Gesetz rechnet die Dauer des Patents vom Datum seiner Ertheilung durch den Minister an, das Ausschliessungsrecht jedoch datirt vom Tage der Patentbewerbung. Will also nach diesem Datum der Erfinder sich in Frankreich patentiren lassen, so kann er nur ein Einführungspatent, entsprechend den Verfügungen des Artikels 29 des Gesetzes von 1844, erhalten. (Cour d'Amiens, 1. Mai 1884.)

Patentrecht.

Nachahmung. Auftrag. Man braucht nicht in der einfachen Thatsache, dass ein nachgemachter Gegenstand gekauft oder bestellt wird, dass ein Dritter damit beauftragt wird ihn zu kaufen oder zu bestellen, eine Provokation zur Nachahmung zu erblicken, wenn sich mit diesem Kauf oder Auftrage kein ungesetzliches Verfahren verbindet, denn in der That haben die Patentträger sehr oft keine anderen Mittel, die Nachahmung, deren Opfer sie sind, zu konstatiren, als das nachgeahmte Produkt bei ihren Nachahmern selbst zu kaufen oder kaufen zu lassen. (Tribunal von Lyon, 7. Aug. 1884.)

Bauliche Vorschriften für Gebäude in Paris.

Eine Verordnung von grosser Wichtigkeit für die Sicherheit der Betretung der Dächer in Paris ist im Herbst v. J. erlassen worden.

Die Firsteindeckung eines Gebäudes soll einen ebenen Steg von wenigstens 70 cm Breite zum Zweck der Passage bei Reparaturen oder bei Feuersbrünsten bilden.

Dieser Steg soll an einer Seite von einem 44 cm hohen eisernen Geländer begrenzt sein und aus einer festen eisernen Stellage bestehen.

---

*) Mit welchem Unmuth die Lokomotivführer etc. an der Delaware-Eisenbahn diese Untersuchung aufgenommen haben, siehe No. 42 S. 547. Die Redaktion.

An der mittleren und senkrecht gegen die Façade stehenden Scheidemauer in Strassen, Höfen und Gärten sollen eiserne, eine Treppe bildende Stufen mit Geländer eingelassen sein.

Auf dem Dach soll ein bequemer Ausgang, entweder durch ein Fenster oder durch eine Fallthüre im Dache selbst, hergestellt werden, um die vorgenannten Eisenstufen der Mittelmauern mit Leichtigkeit, besonders von den oberen Stockwerken aus, zu erreichen.

Ein Lavameer.

Die „Gazette maritime et commerciale" hat einen sehr interessanten Bericht des Kapitän Olivry, Kommandant des Französischen Schiffes „Cobya", das von Saigun in Havre angekommen, über ein auf der Fahrt angetroffenes Lavameer mitgetheilt. Diese Lava, durch die das Schiff buchstäblich auf offener See segelte, rührte augenscheinlich von der Eruption des Krakatoa her. Der Bericht besagt:

Am 18. Dezember befand sich das Schiff angesichts der Tausendinseln und wurde dort, bei ziemlich frisch gewordener Brise, die Aufmerksamkeit auf eine ungeheure schwimmende Ebene vor dem Bug gelenkt, in welcher hier und da schwarze und sehr hervorragende Punkte wie Inseln und Felsen erschienen. Sogleich liess der Kapitän alle Mann auf Deck kommen und langsamer segeln, und erkannte nun, dass diese auf- und niederwogende Ebene nichts anderes sei, als eine mächtige Schicht vulkanischer Lava, welche sehr grosse Bäume und Bimsteinblöcke mit sich führte.

Der auf den Mast gesandte Matrose konnte das Ende nicht absehen; das Schiff setzte deshalb seinen Kurs fort, indem es die grössten Bäume und Steinmassen vermied, und wurde nach derartiger Fahrt von einigen Meilen alle Segel aufgesetzt, um schneller vorwärts zu kommen.

Mit Tagesanbruch verhinderte das sehr trübe Wetter den Eingang in die Sundastrasse, von der man nicht weit entfernt sein konnte, zu erkennen. Endlich gegen Abend kam das Ende der Lavabank, welche während vier Stunden mit einer Geschwindigkeit von ungefähr fünf Meilen durchfahren war.

(„Genie Civil.")

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrswiederaufnahme.

General - Direktion der Rumänischen Eisenbahnen. Die in der Vereinszeitung No. 51 publizirte Unterbrechung unserer Linie Campina - Sinaia wurde mit 1. Juli a. c. wieder behoben.

Bukarest, 4. Juli 1885. (1476)

II. Güterverkehr.

Die für den **Wagenladungs - Verkehr** eröffnete Haltestelle Wandersleben des Direktionsbezirks Erfurt wird vom 15. Juli d. J. ab in den Staatsbahnverkehr Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen vom 1. Oktober 1883 aufgenommen.

Elberfeld, den 9. Juli 1885. (1477)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 20. d. M. gelangen im Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau Ausnahmefrachtsätze für den Transport von **Schwefelkiesabbränden von Stettin nach Oderberg transito**, sowie nach **Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers** zur Einführung. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterexpeditionen.

Breslau, den 11. Juli 1885. (1478)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. September l. J. treten die am 1. April l. J. im Oberhessisch-Pfälzischen Güterverkehr für Ludwigshafen eingeführten Transit-Frachtsätze ausser Kraft.

Ludwigshafen a/Rh., 9. Juli 1885.
Die Direktion. (1479)
Lavale.

Der Frachtsatz der Klasse B Lindau-Cösfeld im Nachtrag X zu Heft 2 des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen im **Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande** wird mit Gültigkeit vom 25. August c. von 3,65 auf 4,65 *M.* pro 100 kg erhöht.

Köln, den 10. Juli 1885. (1480)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 20. Juli 1885 kommt der Nachtrag II zum **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg-Breslau** zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger des Haupttarifs.
2. Die Aufnahme der Stationen: Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn und der neu eröffneten Stationen: Rogau, Rosenthal, Ströbel und Zobten des Direktionsbezirks Breslau.
3. Erweiterung des Ausnahmetarifs für Getreide etc.
4. Erweiterung des Ausnahmetarifs für Steine etc.

Die Frachtsätze für die Stationen Golmkau und Schöneck des Direktionsbezirks Bromberg treten erst mit dem 1. August cr. und die Frachtsätze für die Station Rosenthal des Direktionsbezirks Breslau erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Station, voraussichtlich 1. September cr., in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 3. Juli 1885. (1481 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August cr. werden die Stationen Elz, Hadamar und Staffel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) mit direkten Frachtsätzen in die Tarifhefte B. 1 bis 6 für den **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr** aufgenommen. An demselben Tage treten die im Niederländisch-Südwestdeutschen Verbande bestehenden bezüglichen Frachtsätze ausser Geltung. Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 10. Juli 1885. (1482)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

General-Direktion der K. B. Verkehrs-Anstalten. Betriebs - Abtheilung. Mit Wirksamkeit vom 20. Juli 1885 ab gelangt zum **Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen** für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen — Heft III, Beförderung von Gütern — vom 1. Juni 1882, Nachtrag VII zur Einführung.

München, den 9. Juli 1885. (1483)

Preussisch - Russischer Verkehr. Der Artikel Wicken wird von sogleich mit den für Getreide gültigen Frachtsätzen in den Spezial-Exporttarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Südwestbahnen nach Königsberg vom 1/13. August 1884 (zweite Ausgabe) einbezogen. (1484)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Mit dem 15. Juli 1885 tritt zu dem Tarife und dem zugehörigen Anhange für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn - Direktionbezirks **Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn** und den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der **Ostpreussischen Südbahn** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Magdeburg** und Stationen der **Halberstadt-Blankenburger Bahn** andererseits je der I. Nachtrag in Kraft. Dieselben enthalten neue resp. anderweite Sätze für die Stationen Arnsdorf i. Ostpr., Golmkau, Heinrikau, Kukehnen, Lichtenfeld, Perwilten, Schöneck, Tiefensee, Wormditt und Zinten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg und Berichtigungen zum Tarife und Anhange. Ausserdem enthält der Nachtrag zum Tarife Entfernungen für Danzig hohe Thor, welche nur bei der Frachtberechnung für Leichen in Anwendung zu bringen sind, und der Nachtrag zum Anhange neue Sätze für die Haltestelle Spiegelsberge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Die Sätze für Golmkau und Schöneck treten erst mit der voraussichtlich am 1. August cr. stattfindenden Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Hohenstein-Schöneck und die durch die Berichtigungen herbeigeführten Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze am 20. August cr. in Kraft.

Exemplare der erwähnten Nachträge sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 9. Juli 1885. (1485)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

In den am 15. Juni 1885 zur Einführung gekommenen Tarifen **Hannover** und **Oldenburg-Bromberg** treten einige Ermässigungen und einige Erhöhungen in Kraft.

Die Erhöhungen finden erst vom 1. September 1885 ab Anwendung.

Näheres ist bei den Expeditionen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Juli 1885. (1486 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vom 15. d. M. ab wird die neu eröffnete Kohlentarifstation **Schlesiengrube** mit den für die Kohlentarifstation **Schwerinschacht der Florentinegrube** bestehenden Frachtsätzen in den Lokal-Kohlenausnahmetarif des Direktionsbezirks Breslau etc., in den Anhang zum Schlesisch-Polnischen Verbandgütertarif (Ausnahmetarif für Steinkohlen etc.) sowie in sämmtliche direkte Deutsche Ausnahmetarife für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes aufgenommen.

Breslau, den 8. Juli 1885. (1487)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

In Folge Neuorganisation der Italienischen Eisenbahnen sind mit dem 1. Juli cr. neue Lokal-Gütertarife in Kraft getreten, welche vielfach und hauptsächlich bei grösseren Entfernungen nicht unwesentliche Ermässigungen gegen die jetzigen Italienischen Schnittsätze des direkten **Deutsch - Italienischen Gütertarifs** enthalten.

Um dem Publikum die billigeren Taxen dieser neuen Italienischen Tarife zugänglich zu machen, ist vom 15. d. M. ab zugelassen, dass sämmtliche Güter auf den Italienischen Grenzstationen zu den Taxen des internen Tarifs reexpedirt werden können. Das Nähere kann aus dem Dienst-

befehle No. 7 des Deutsch-Italienischen Verbandes, welcher von den Verbandsstationen gratis abgegeben wird, ersehen werden.

Strassburg, den 8. Juli 1885 (1488)
Die geschäftsführende Verwaltung für die Verkehrs-Abtheilung via Gotthard:
Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die im Nachtrage I vom 15. Juni l. Js. zum Tarife für den **Niederländisch-Bayerischen Güterverkehr** enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Königl. Bayerischen Staatsbahnen kommen auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen zur Anwendung. Insoweit jedoch die gegenwärtig massgebenden Frachtsätze billiger sind, als die neuen, bleiben erstere noch bis mit 31. August d. Js. in Gültigkeit.

Dresden, am 8. Juni 1885. (1489)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Zu dem **Seehafen-Ausnahme-Tarife** des **Westdeutschen Verbandes** ist ein vom 20. d. M. ab gültiger Nachtrag herausgegeben, welcher auf den an dem Tarife betheiligten Stationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden kann. Der Nachtrag enthält für den gesammten Verkehr anderweite Frachtsätze für die Artikel Fische, Kaffee, Kassia, Pfeffer, Piment, Rohtabak, Baumwolle, rohe, ferner für einzelne Relationen namentlich für die Uebergangs-Stationen zur Schweiz anderweite Frachtsätze für Petroleum, sowie neue Sätze für Kakao, rohen, im Verkehre nach der Schweiz, welche auch für vorgelegene Deutsche Stationen Anwendung finden, soweit deren normale Taxen höher sind. Die veränderten Taxen gewähren meistens wesentliche Ermässigungen für Fische, Kaffee, Kassia, Pfeffer, Piment, Rohtabak, im Verkehre mit Friedrichshafen, Wangen im Allgäu, Ulm, Bregenz, Romanshorn, Rorschach sind dieselben aber mit Erhöhungen verbunden, welche erst vom 1. September d. J. in Kraft treten.

Für den Verkehr mit Aschaffenburg, Lindau, Ulm, Bregenz, Romanshorn, Rorschach treten die gleichen Aenderungen im Hannover- etc. Bayerischen Verbande an denselben Tagen in Kraft.

Hannover, den 6. Juli 1885. (1490)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Peine nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg und Harburg kommen vom 20. Juli 1885 an Ausnahme-Frachtsätze in Anwendung, worüber bei den Güter-Expeditionen der genannten Stationen das Nähere zu erfahren ist.

Hannover, den 7. Juli 1885. (1491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Belgisch - Englischer Güterverkehr. Die unterm 30. Mai d. Js. erlassene Bekanntmachung bezüglich der Versetzung der Artikel Lokomobilen, Dresch- und Säemaschinen aus Sp.-T. III in Sp.-T. I wird hiermit zurückgenommen. Die in dem Tarif vom 1. Juni 1883 enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze bleiben daher bis auf Weiteres unverändert in Gültigkeit.

Köln, den 7. Juli 1885. (1492)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 18. März d. Js. bringen wir zur Kenntniss, dass die gewährte Frachtermässigung für **Gütersendungen von und nach Lauterburg Hafen** von 0,60 *M.* für 1 000 kg vom 20. August d. Js. ab ausser Kraft tritt. Mit dem gleichen Tage werden für den Versand von Steinkohlen, Koaks und Briquets, sowie von Eisen des Spezialtarifs III ab Lauterburg Hafen die normal berechneten Frachtsätze um die halbe eingerechnete Expeditionsgebühr gekürzt. Ein Nachtrag zum Lokalgütertarif, welcher die betreffenden Frachtsätze für Lauterburg Hafen enthält, wird mit Gültigkeit vom 20. August d. Js. ausgegeben werden.

Strassburg, den 7. Juli 1885. (1493)
Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Generaldirektion der K. B. Verkehrs-Anstalten, Betriebs - Abtheilung. Im **Süddeutschen Eisenbahn - Verband** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) gelangt am 20. Juli d. J. ein Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze für den Export aus Deutschland von Stationen der Süddeutschen Verbandsverwaltungen nach Eger, Franzensbad, Furth i/W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach transit enthält.

Der Tarif kann bei den betheiligten Verwaltungen, soweit Vorrath vorhanden ist, unentgeltlich bezogen werden.

München, den 9. Juli 1885. (1494)

Generaldirektion der K. B. Verkehrs-Anstalten, Betriebs-Abtheilung. Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** kommt am 1. August d. J. der Theil V des Gütertarifes für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn zur Ausgabe, welcher Ausnahmefrachtsätze für den Transport mineralischer Kohlen in ganzen Wagenladungen aus Böhmen nach Stationen der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Bahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen enthält und durch welchen der Tarif vom 1. März 1884 (Theil III Heft No. 3) nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Der Tarif kann bei den betheiligten Endbahnen um den Preis von 30 ₰ pro Exemplar käuflich bezogen werden.

München, den 8. Juli 1885. (1495)

Rheinisch-Westfälisch - Sächsischer Verband. Am 1. August 1885 gelangt unter obiger Bezeichnung ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staats- und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der K. K. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und

Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Bahn . . . . . . (Heft No. 1),

Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Aachen-Jülicher Eisenbahn . . . . (Heft No. 2),

Stationen des Eisenbahn-Direktions - Bezirks Köln (rechtsrheinisch), der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn, der Dortmund-Gronau - Enscheder Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahnen . . . . (Heft No. 3),

andererseits

zur Einführung, welcher eine grosse Anzahl von Stationen in direkte Verkehrsbeziehung setzt, für die seitherigen Stationsverbindungen aber zum grössten Theile wesentliche Frachtermässigungen mit sich bringt.

Aufgehoben werden durch den neuen Tarif:

1. Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr vom 1. November 1878 nebst Nachträgen,
2. Tarif für den Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Güterverkehr vom 15. Juli 1878 nebst Nachträgen,
3. Tarif für den Rheinisch - Westfälisch-Thüringischen Güterverkehr vom 15. Juni 1878 (bezüglich der Stationen der vormaligen Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn),
4. Tarif für den Norddeutsch - Sächsischen Güterverkehr vom 1. November 1879, Heft 1 und 2 (bezüglich der Stationen Hemelingen, Kirchweyhe und Rheine),
5. Tarife für den Mitteldeutschen Güterverkehr, und zwar
   - Heft 33 vom 1. November 1879 nebst Nachträgen,
   - Heft No. 2 vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen (bezüglich der Stationen Coblenz und Wetzlar),
   - Heft No. 2 vom 1. Juli 1884 (bezüglich der Stationen Elz, Hadamar und Staffel),
6. Tarif für den Schlesisch - Südwestdeutschen Güterverkehr, Heft No. 5 vom 1. Februar 1881 nebst Nachträgen,
7. Tarif für den Schlesisch-Rheinischen Güterverkehr vom 1. August 1878 nebst Nachträgen (bezüglich der Station Reichenberg),
8. Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Steinkohlen- etc. Verkehr vom 1. Januar 1885,
9. Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch - Sächsischen Roheisenverkehr vom 15. März 1885,
10. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande vom 10. Februar 1885.

Insoweit jedoch in einzelnen Fällen und durch Ausscheidung der Station Wünschendorf aus dem direkten Kohlenverkehr von Rheinland-Westfalen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis zum 15. September 1885 in Wirksamkeit.

Der Tarif kann zum Preise von
- 1,25 *M.* für Heft No. 1 (ohne Kilometer-Tariftabellen),
- 1,65 *M.* für Heft No. 2 (ohne Kilometer-Tariftabellen),
- 1,55 *M.* für Heft No. 3 (ohne Kilometer-Tariftabellen)

bezogen werden.

Dresden, am 10. Juli 1885. (1496)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Stationen Iserlohn (Ostbahnhof) und Westig des Direktionsbezirks Elberfeld sind vom 1. Juli d. J. ab in den Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Frankfurt a/M. - Elberfeld** vom 1. August 1883 einbezogen. Vom gleichen Tage ab sind für die Stationen Hemer, Iserlohn und Menden zum Theil ermässigte Entfernungen, sowie zwischen Grevenbrück und Schwelm einerseits und Hattersheim andererseits Ausnahmesätze für Schwefelkies in Höhe von 0,53 bezw. 0,59 *M.* pro 100 kg eingeführt.

Das Nähere ist bei den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 3. Juli 1885.
Königl. Eisenbahn-Direktion. (1497)

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Sprit- und Spiritustransporte zwischen Elsterwerda B. Dr., Görlitz B. G., Kamenz B. G. und Zittau B. G. einerseits und Plagwitz-Lindenau Th., Zeitz Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th. und Gera Th. andererseits ermässigte Ausnahme-Tarifsätze, sowie für den Verkehr mit Ilversgehofen Frachtermässigungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 5. Juli 1885. (1498)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom heutigen Tage ab wurden für die **Beförderung von Roheisen** zwischen Amberg einerseits, Kastel und Frankfurt Sachsenhausen und Taunusbahnhof andererseits ermässigte Frachtsätze von 0,87 resp. 0,79 ℳ pro 100 kg eingeführt.

Frankfurt a/M., den 7. Juli 1885.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direktion. (1499)

Einführung eines neuen Spezialtarifes für Südfrüchte, Kolonialwaaren etc. ab Braila und Galatz nach Galizien. Mit 1. August l. J. tritt ein neuer besonders ermässigter Spezialtarif für den Transport von Südfrüchten und Kolonialwaaren aller Art, dann für Droguen, Tabak und gesalzene und marinirte Fische, bei Aufgabe von einem Versender an einen Adressaten in Quantitäten von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief bezw. Frachtzahlung hierfür von den Stationen Braila und Galatz der Königl. Rumän. Eisenbahnen nach Stationen der Galiz. Carl-Ludwigbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Oesterr. Linien) in Gültigkeit.

Durch diesen Tarif wird der im Theil III des Oesterr.-Ungar.-Rumän. Verbandtarifes vom 1. November 1882 enthaltene Spezialtarif No. 6 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des Tarifes können, solange der Vorrath reicht, bei den Centralstellen der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 6. Juli 1885. (1500)

Die Centralleitung
der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr aus Russland. Vom 10./22. Juli a./n. St. l. J. treten neue Spezial-Exporttarife für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nicolajewer Eisenbahn, dann von Stationen der Ekaterinen-Eisenbahn nach Podwoloczyska und Brody — an Stelle der mit 1./13. Juli a./n. St. l. J. aufgehobenen gleichen Tarife — in Kraft. Exemplare dieser Tarife sind bei der Betriebsdirektion (kommerz. Abthlg.) in Lemberg oder beim Oekonomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 8. Juli 1885. (1501)

Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. August l. J. tritt der Nachtrag II zum Theil II für den Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen Verbandtarif in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen“ und einiger Frachtsätze, sowie die Einbeziehung der Station Moldau (S. St. B.).

Exemplare desselben erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 5. Juli 1885. (1502)

Die Direktion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. August l. J. tritt der Nachtrag V zum Tarife für den Sächsisch-Thüringischen Verband in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Station Ilversgehofen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 5. Juli 1885. (1503)

Die Direktion.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. August 1885 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar a. c. gültigen Tarif für den direkten Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schl. Nordbahn, dann Stationen der Mähr.-Schl. Centralbahn, inklus. der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für Eisen- und Stahltransporte in Quantitäten von 5 000 und 10 000 kg ab Chybi nach den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen Sternberg - Wichstadtl - Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 7. Juli 1885. (1504)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Baumwolle, rohe, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Duschnik	0,80 ℳ

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche 5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 9. Juli 1885. (1505)

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 1. August l. J. tritt der Tarif Theil III, Heft 4, enthaltend Frachtsätze für Getreide und Mehl bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und für Mahlprodukte und Mehl bei Aufgabe von 5 000 kg pro Sendung und Wagen zwischen Stationen von links der Donau gelegenen Ungarischen Bahnen einerseits und Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, den Oesterreichischen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn und der Station Brünn (St. E. G.) andererseits in Kraft.

Exemplare werden in einigen Tagen bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8 zu beziehen sein. (1506 R M)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

1. **Oesterr.-Ungar.-Deutscher Rundreiseverkehr.** Ab 1. August l. J. treten nachstehende Touren des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Deutschen Rundreiseverkehr dt. 15/5. 1882 ausser Wirksamkeit, und zwar:

Die Touren Berlin-Berlin,
No. 6, 9 und 11.
Die Touren Breslau-Breslau,
No. 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32 und 33.
Die Touren Breslau-Breslau respekt. Liegnitz-Liegnitz,
No. 35, 36, 37, 38, 39 und 40.
Die Touren Dresden-Dresden,
No. 46, 47 und 49.
Die Touren Leipzig-Leipzig,
No. 52, 53, 54 und 55.
Die Tour Neisse-Neisse,
No. 56,
Die Touren Prag-Prag,
No. 58 und 60.

Die noch restirenden Touren, ausschliesslich der Touren 17, 50, 50a und 61, erhalten statt der bisherigen Gültigkeitsdauer von 30 Tagen eine solche von 35 Tagen.

2. **Oesterr.-Ungar. Rundreiseverkehr.** Mit 1. August l. J. wird der Tarif für den Oesterr.-Ungar. Rundreiseverkehr dt. 1/7. 1880 sammt Nachtrag aufgehoben und werden die Touren desselben No. 1 und 2 in den Oesterr.-Ungar.-Galizischen Rundreiseverkehr als Touren IX und X mit geänderten Fahrpreisen übernommen.

Wien, den 8. Juli 1885. (1507)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

IV. Submissionen.

Die Lieferung von
2 500 kg rohem Leinöl und
5 000 „ Russischem gelbem Lichttalg
soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Lieferungsbedingungen liegen in dem Büreau der Werkstätten-Verwaltung hierselbst zur Einsicht aus, können auch von der letzteren gegen Franko-Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift
„Offerte auf Lieferung von Leinöl und Talg“
bis zum Termine am
Dienstag, den 28. Juli 1885
Vormittags 10 Uhr
verschlossen und frankirt an die Werkstätten-Verwaltung einzusenden.

Braunschweig, den 11. Juli 1885. (1508)

Königliche Direktion
der Braunschweigischen Eisenbahn.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 6 kompleten Schemelwagen nebst 6 Reserveradsätzen soll vergeben werden. Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei zu beziehen, Lieferungsangebote aber versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 15. d. M. dahier einzureichen. In denselben ist gleichzeitig die auszubedingende längste Lieferungsfrist genau anzugeben.

Giessen, den 6. Juli 1885. (1509)

Grossherzogliche Direktion.

Wetterfeste waschbare Maueranstrichfarben.

Deutsches Reichs- Patent Nr. 16094.

Schöner dauerhafter Façadenanstrich.

Kosten p. □Mtr. 8—10 ₰ Probekistchen ℳ 2. 50 ₰.

Prospekte und Musterkarten gratis.

Gg. J. Altheimer, Farbenfabrik, München.

Tüchtige, solide Vertreter werden überall angestellt.

Eine einigermassen gut erhaltene normalspurige kleine **Tender-Lokomotive** wird zu kaufen gesucht.
Offerten an Carl Siede, Danzig.

Tinten.

Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. Bornträger & Clüsener.

A. Warmuth

Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Internationales
Patent-Bureau
Alfred Lorentz, Berlin S.W.
Besorgung u. Verwerthung von Patenten in allen Ländern. Auskunft über jede Patentangelegenheit. (Prospecte gratis.)

Alfred Lorentz
Berlin SW.,
Lindenstr. 67.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUN
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Maschinen-Fabrik Esslingen

in Esslingen (Württemberg).
Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.
Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.
Kühl- u. Eismaschinen nach Ammoniak-Compressions-System
Patent Ofenbrück
Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**
Apparate zum Reinigen von Speisewasser Patent Stollwerck
für neue und alte Kessel-Anlagen.
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.
Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

Die Portland-Cement-Fabrik Dyckerhoff & Söhne

in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 400 000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille.
Für gewerbliche Leistungen. Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.
Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.
Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.
Diplom: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Compound Dampfmaschinen

speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamen Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 55. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Juli 1885.

Die Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1884.

Der zwölfte Band der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen, enthaltend den Verkehr des vierten Quartales 1884 nebst einer Haupt-Zusammenstellung von Versand und Empfang im ganzen Jahre 1884, liegt jetzt vor. Das umfangreiche hochwichtige statistische Werk, über dessen Bedeutung wir uns eingehend im vorigen Jahrgang dieser Zeitung No. 54 geäussert haben, bietet umsomehr Interesse, als im Jahre 1884 die Bayerischen Staatsbahnen, die Pfälzischen Eisenbahnen, die Ostpreussische Südbahn, Warstein - Lippstadter Eisenbahn, die Sächsischen Staatsbahnen, die Hessische Ludwigsbahn, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn, die Schleswig-Angeler Eisenbahn und die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn, und zwar die ersteren vier vom 1. Januar, die folgenden fünf vom 1. April und die letzte vom 1. Mai 1884 ab der Statistik der Güterbewegung beitraten, so dass die neue Statistik wenigstens vom 1. Mai 1884 ab ein fast vollständiges Bild der Verkehrsbewegung im Jahre 1884 bietet*). Aus der Zeit vor dem 1. April 1884 fehlt nur der Lokalverkehr der oben genannten fünf, vor dem 1. Mai 1884 der der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn und der Verkehr dieser Bahnen mit dem Auslande, soweit er nicht andere Deutsche Bahnen berührte.

Wie im vorigen Jahr hat Herr C. Thamer über die Ergebnisse der Statistik von 1883 im „Archiv für Eisenbahnwesen" referirt und auch in diesem Jahre in dem neuesten (Juli-August) Heft des „Archivs" eine gedrängte Uebersicht der wichtigsten Ergebnisse der Statistik von 1884 publizirt.

Die Darstellung schliesst sich derjenigen des Vorjahres genau an, was eine Vergleichung der Resultate beider Jahre sehr erleichtert; von einem Nebeneinanderstellen der Ergebnisse beider Jahre hat Herr Thamer jedoch abgesehen, „weil die Zahlen des Jahres 1883 noch erheblichere Lücken enthalten und eine direkte Zusammenstellung derselben mit denen des Jahres 1884 leicht Veranlassung zu irrigen Schlussfolgerungen geben könnte."

*) Nur die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und einige unbedeutende Lokalbahnen haben sich noch von der Statistik ausgeschlossen; deren Verkehr wird jedoch, soweit es sich nicht um ihren geringen Lokalverkehr handelt, in der Statistik auf Grund der Anschreibungen der übrigen Verwaltungen berücksichtigt.

Aus demselben Grunde verzichten auch wir auf eine solche Vergleichung (soweit nicht solche Herr T. gezogen hat), geben aber wie im Vorjahre (No. 57, 58, 59, 60) den Gesammt-Versand und -Empfang der einzelnen Verkehrsgebiete im ganzen und bezüglich der hauptsächlichsten Artikel, welche für die Landwirthschaft, Forstwirthschaft, das Berg- und Hüttenwesen und das Bauwesen von Wichtigkeit sind.

1. Gesammtverkehr.

Der gesammte Güterverkehr umfasste 107 074 927 t, von denen 91 047 412½ t auf den Verkehr im Inlande, 16 027 514½ t auf den Verkehr mit dem Auslande entfielen. Von dem Inlandsverkehr blieben 36 450 375½ t im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke und 54 597 037 t wurden im gegenseitigen Austausch der Verkehrsbezirke befördert. Vom Auslandsverkehr kamen 15 496 423 t auf den direkten Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande und 531 091½ t auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland. Es wurden 9 801 479½ t aus Deutschland ausgeführt und 5 694 943½ t nach Deutschland eingeführt.

Erwägt man jedoch, dass der Verkehr mit den Seehäfen zu einem grossen Theil den Verkehr mit dem überseeischen Auslande darstellt, und dass der hier nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn sich als Ausfuhr aus Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn sich als Einfuhr nach Deutschland charakterisirt, so beträgt

der Wechselverkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (mit Ausschluss der Seehäfen) 48 583 954½ t,

der Verkehr der Deutschen Verkehrsbezirke (ausschliesslich der Seehäfen) mit dem Auslande (einschliesslich der Seehäfen) in der Ausfuhr 9 516 879 + 3 127 837½ = 12 644 716½ t, in der Einfuhr 5 144 892½ + 2 885 245 = 8 030 137½ t,

die Durchfuhr von Ausland zu Ausland, sowie zwischen dem Ausland und den Deutschen Seehäfen 531 091½ + 284 600½ + 550 051 = 1 365 743 t.

Nach den Transportmengen ordnen sich die einzelnen Verkehrsbezirke wie folgt:

1. Lokalverkehr.

Den stärksten Lokalverkehr hat der Regierungsbezirk Magdeburg und Anhalt mit 3 471 957 t, dann Königreich Sachsen

mit 3 281 317½ t, Regierungsbezirk Oppeln mit 3 074 777 t, Westfälisches Ruhrrevier mit 3 065 580 t. Der Verkehr der übrigen Bezirke folgt in abnehmender Skala, so dass z. B. auf Provinz Ost- und Westpreussen (ausser den Häfen) 705 133½ t, auf Provinz Posen 648 071½ t, auf Lothringen 633 922½ t, auf Elsass 295 694 t, auf Stadt Berlin 8 617½ t fallen.

2. Inland-Wechselverkehr (exkl. der Seehäfen).

Der stärkste Versand entfällt wieder auf das Westfälische Ruhrrevier 12 251 563½ t und demnächst auf das Rheinische Ruhrrevier 6 659 721 t, auf das Königreich Sachsen 1 565 346½ t. Auf die Provinz Brandenburg kommen 1 228 466 t, auf das Königreich Bayern 1 096 571½ t, auf Berlin 546 482½ t.

Im Empfang kommen auf Duisburg, Ruhrort, Hochfeld 4 241 484 t, auf das Rheinische Ruhrrevier 3 607 142 t, auf die Provinz Westfalen (ausser Ruhrrevier) 3 354 123½ t, auf die Stadt Berlin 2 699 819 t, auf die Rheinprovinz r. d. Rheins (ausser Ruhrrevier und Rheinhäfen) 2 359 213 t, auf das Königreich Sachsen 2 008 039 t, auf das Königreich Bayern 1 347 765½ t.

3. Eisenbahnverkehr der Seehäfen.

a) Versand (Deutsche Einfuhr): Elbhäfen 803 814½ t, Weserhäfen 611 473½ t, Rostock, Lübeck, Kiel etc. 507 462½ t, Pommersche Häfen 490 613½ t, Ost- und Westpreussische Häfen 396 893½ t, Emshäfen 74 987½ t.

b) Empfang (Deutsche Ausfuhr): Elbhäfen 1 073 713½ t, Weserhäfen 675 821 t, Ost- und Westpreussische Häfen 456 320½ t, Pommersche Häfen 442 660½ t, Rostock, Lübeck, Kiel etc. 370 544½ t, Emshäfen 108 777½ t.

4. Wechselverkehr mit dem Auslande
(mit Ausschluss der Seehäfen).

Im Versand		Im Empfang	
der Deutschen Verkehrsbezirke			
Verkehrsbezirk	Tonnen	Verkehrsbezirk	Tonnen
Westf. Ruhrrevier	2 172 389	Kgr. Sachsen	1 099 957½
Reg.-Bez. Oppeln	2 115 604½	Kgr. Bayern	749 778½
Saarrevier	1 179 162	Rheinprovinz l. d. Rheins (ausser Saarrevier)	441 409½
Reg.-Bez. Breslau (ausser Stadt Breslau) und Liegnitz	751 281½	Westf. Ruhrrevier	345 243
Rheinisch. Ruhrrevier	717 505	Reg.-Bez. Oppeln	271 057½
Rheinprovinz l. d. Rheins (ausser Saarrevier)	609 881½	Rheinisch. Ruhrrevier	253 275½
Lothringen	379 683	Stadt Berlin	235 007½
Kgr. Bayern	250 125	Elsass	223 809
Elsass	188 057½	Lothringen	182 120½
Mannheim u. Ludwigshafen	161 553	Prov. Brandenburg	179 111
Grossh. Baden	124 356	Reg.-Bez. Breslau (ausser Stadt Breslau) und Liegnitz	161 879½
Kgr. Sachsen	124 076	Thüringen	152 819
Provinz Westfalen (ausser Ruhrrevier)	122 682½	Saarrevier	126 105½
Rheinprovinz r. d. Rheins (ausser Ruhrrevier und Rheinhäfen)	87 300	Stadt Breslau	98 375
Prov. Hessen-Nassau, Oberhessen und Kreis Wetzlar	79 893½	Prov. Hessen-Nassau, Oberhessen und Kreis Wetzlar	73 445
Provinz Hannover, Braunschweig und Oldenburg	77 549½	Grossh. Hessen (ausser Oberhessen)	67 647½
Kgr. Württemberg u. Hohenzollern	72 196½	Kgr. Württemberg u. Hohenzollern	62 552½
Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	50 901½	Prov. Ost- und Westpreussen	60 991½
Bayerische Pfalz	49 222½	Grossh. Baden	59 042½
Thüringen	43 339	Mannheim u. Ludwigshafen	54 477½
Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	41 640	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort	43 205½
Stadt Breslau	29 107	Bayerische Pfalz	41 547
Stadt Berlin	23 680	Provinz Westfalen (ausser Ruhrrevier)	39 177
Grossh. Hessen (ausser Oberhessen)	20 058	Provinz Hannover, Braunschweig und Oldenburg	36 662
Prov. Posen	19 007	Rheinprovinz r. d. Rheins (ausser Ruhrrevier und Rheinhäfen)	33 014
Prov. Ost- und Westpreussen	15 015½	Prov. Posen	25 704
Prov. Brandenburg	5 782½	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	21 792
Provinz Schleswig-Holstein	5 227½	Provinz Schleswig-Holstein	3 235½
Prov. Pommern	401	Prov. Pommern	1 376
Grossh. Mecklenburg	201½	Grossh. Mecklenburg	1 074½

5. Eisenbahnverkehr der Seehäfen mit dem Auslande.

Versand (Einfuhr)		Empfang (Ausfuhr)	
Verkehrsbezirk	Tonnen	Verkehrsbezirk	Tonnen
Ost- und Westpreuss. Häfen	103 297	Ost- und Westpreuss. Häfen	440 047
Elbhäfen	74 341½	Elbhäfen	68 772
Weserhäfen	74 044½	Pommersche Häfen	18 872½
Pommersche Häfen	27 811½	Weserhäfen	14 859½
Rostock, Lübeck, Kiel etc.	3 401½	Rostock, Lübeck, Kiel etc.	5 766
Emshäfen	704½	Emshäfen	1 734

6. Versand des Auslandes.		7. Empfang des Auslandes.	
Verkehrsbezirk	Tonnen	Verkehrsbezirk	Tonnen
Böhmen	2 163 855	Holland	1 879 382
Holland	586 704½	Oesterreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	1 392 657½
Luxemburg	574 219½	Frankreich	1 346 335½
Belgien	504 696	Böhmen	1 205 755
Russland (ohne Polen)	490 207	Belgien	1 095 213
Oesterreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	380 362	Schweiz	1 052 332½
Polen	226 780½	Luxemburg	676 247
Galizien	218 838	Polen	514 938
Ungarn	216 641½	Italien	181 538½
Frankreich	188 454	Galizien	173 089
Schweiz	88 344½	Ungarn	163 299
Italien	40 498½	Russland (ohne Polen)	76 414½
Dänemark	13 941	Dänemark	38 328
Schweden	811	England	5 569½
England	560½	Schweden	380½

Die einzelnen Artikelgruppen des Waarenverzeichnisses ordnen sich nach den Transportmengen des Gesammtverkehrs:

Abgekürzte Bezeichnung	Transportmenge Tonnen	Abgekürzte Bezeichnung	Transportmenge Tonnen
Steinkohlen	43 964 064½	Glas	252 182
Steine, gebrannte	7 601 014	Theer	250 207
Braunkohlen	6 888 550	Lumpen	240 274
Eisenerz	3 894 350½	Leinsaat	232 958½
Rüben	3 373 990½	Wolle	230 378½
Eisen, roh	3 237 361	Holzzeugmasse	222 617½
Sonstige Güter	2 847 574½	Torf	217 031½
Erde	2 471 878	Garn	210 610½
Nutzholz	2 357 930	Flachs	204 854
Brennholz	2 266 774½	Wein	193 370½
Weizen	1 868 280½	Rübensyrup	185 659
Mehl	1 665 033½	Eiserne Röhren	182 985½
Rundholz	1 596 438	Häute	168 671½
Düngemittel	1 568 823	Thonröhren	168 475
Eisen und Stahl	1 382 845½	Stärke	163 747
Roggen	1 270 155½	Zink	158 310
Zucker, roh	1 020 382½	Thonwaaren	148 180
Kalk	1 014 185	Soda, rohe	143 962½
Gerste	973 676	Schiefer	141 247
Kartoffeln	902 335½	Chemikalien	140 500
Salz	855 220	Schwefelsäure	138 758½
Sammelladungen	741 506	Fische	135 666
Hafer	720 397½	Blei	134 178½
Bier	641 340	Borke	129 606½
Hülsenfrüchte	630 587½	Reis	128 637
Cement	599 865½	Eisenbahnschwellen, eiserne	113 765½
Eisenbahnschienen	581 240	Sämereien	108 773½
Spiritus	500 793	Kaffee	106 242½
Erze, rohe	482 478½	Eiserne Achsen	99 283
Dampfkessel, eiserne	452 004	Tabak	95 637
Petroleum u. andere Mineralöle	435 812½	Knochen	87 945½
Eisen- u. Stahlwaaren	394 531	Salpetersäure	81 864½
Zucker, raffinirt	352 133½	Farbhölzer	58 866
Steine, bearbeitet	329 938½	Dachpappe	44 183
Obst	319 095½	Hopfen	37 694
Eisen- u. Stahldraht	289 178	Abfälle	35 604½
Papier	283 709½	Jute	30 951
Oelkuchen	274 368½	Knochenkohle	26 049½
Baumwolle	271 404½	Fleisch	20 677½
Oel, Fette	265 150½	Soda, kaustische	19 925½

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ueberproduktion von Eisenbahnen und Konkurrenzlinien.

Im Geschäftsberichte der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft begegnen wir einem auch für den Bahnverkehr lehrreichen Mahn- und Warnungsruf. Derselbe betrifft nämlich einerseits den Hinweis auf die Nothwendigkeit der Aufrechterhaltung einer gewissen Proportionalität zwischen Produktion und Kommunikation und andererseits die scharfe Betonung des Satzes, dass es selbst unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems nicht in der Aufgabe und im Interesse der Staatsverwaltung zu liegen scheine oder vielmehr liegen könne, dass dieselbe auch den Transit- und den Importverkehr um jeden Preis beherrsche. Dadurch wird die in der jüngsten Zeit wieder eingetretene rasche Vermehrung der Kommunikationsmittel ohne jegliche Rücksichtnahme auf die Entwickelung, insbesondere der Bodenproduktion, sowie der irrige Glaube, alle wirthschaftlichen Missstände durch Tarifreduktionen seitens der Transportanstalten heilen zu können, als die eigentlichen Krankheitssymptome des Verkehrslebens erklärt. Und in der That, wer ausserhalb des Bannes der Schlagworte des Tages stehend, die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oesterreich-Ungarn seit Beginn der achtziger Jahre verfolgt, wird in dem raschen Entstehen zahlreicher neuer Bahnen nicht allein ein allmähliches Wiedererwachen der durch die Nachwehen der wirthschaftlichen Krise des Jahres 1873 lahmgelegten Unternehmungslust auf diesem Gebiete erkennen, die darauf gerichtet wäre, die derzeit noch der erforderlichen Kommunikationsmittel entbehrenden Produktionsgebiete dem allgemeinen Verkehre zu erschliessen, sondern nur zu bald der Anschauung Raum geben müssen, dass man es wieder nur mit einer jener ruckweisen Ueberproduktionen zu thun habe, die dem Oesterreichischen Volkswohlstande schon so oft schwere Wunden geschlagen, und dass insbesondere für den raschen Aufschwung des Staatsbahnwesens wohl mehr andere Rücksichten, als die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Gegenden massgebend gewesen. Keine Parteifraktion, die nicht ihre Bahn verlangen und um so entschiedener auf ihrem Bau bestehen würde, je klarer es ist, dass dieselbe auf Staatskosten ausgeführt werden könne. Man projektirt Lokalbahnen, weil man hoffen darf, unter dieser Form leichter eine staatliche Subvention zu erlangen, obwohl den betreffenden Bahnen ein lokaler Charakter kaum in höherem Masse zugesprochen werden kann als den eigentlichen Transitbahnen, als welche dieselben auch von den Projektanten zumeist von vornherein gedacht werden. Auf diesem Wege entstehen neue Konkurrenzlinien für den Export wie für den Import, die ihre Aufgabe weit eher in der Gewinnung durchgehender Transporte, als in der Entwickelung des lokalen Verkehrs erblicken und deshalb auch weit mehr auf die Partizipation an den bestehenden Verkehren angewiesen sind, als dass sie neue Verkehre den bestehenden grossen Transportlinien zuführen würden. Man fasse nur die neuen Galizischen, Böhmisch-Mährischen oder Steierischen Bahnen näher in's Auge und man wird das Gesagte bestätigt finden, von der Arlbergbahn nicht zu reden, die von vornherein nur, und mit allem Rechte, als Glied einer grossen Weltroute gebaut wurde. Und was von Oesterreich, gilt auch von Ungarn. Weder die Ofen-Fünfkirchner, noch die Budapest-Semliner kann anders als eine Transitbahn aufgefasst werden, wenn auch dieselben zugleich für das Land selbst von höchster Wichtigkeit sind und zur Entwickelung der von ihnen durchzogenen Landstriche, sobald nur in denselben der Uebergang von der extensiven zur intensiven Bewirthschaftung durchgeführt sein wird, in hohem Grade beitragen werden.

Neue Uniformirung der Oesterreichischen Eisenbahn-Beamten.

Durch eine Verordnung des Handelsministers vom 4. d. ist eine neue Vorschrift für die Uniformirung der Beamten, Aspiranten, Unterbeamten und deren Stellvertreter bei den Oesterreichischen Staats- und Privatbahnen erlassen worden. Gleichzeitig hat der Handelsminister an sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, worin er hervorhebt, dass bei der neuen Uniformirung vor allem auf Zweckmässigkeit, Bequemlichkeit und Billigkeit Bedacht genommen und dass durch den Wegfall der kostspieligen Stickereien, sowie durch die Möglichkeit, einzelne Uniformstücke zur Civilkleidung benutzen zu können, vielfache Erleichterungen geschaffen würden. Die Distinktion der Beamten besteht bei den Staatsbahnen in Rosetten, bei den Privatbahnen in Ringen an den Kragen, die für die drei untersten Klassen aus Silber, für die drei nächsten Klassen von Gold sind und zu denen für die beiden obersten Klassen Goldborden am Aermel und Silberstreifen an den Beinkleidern kommen. Rock und Beinkleider sind aus feinem dunkelblauen Tuche. Die Degenkuppel ist unter dem Rocke zu tragen. Ueber den Gebrauch der Uniform enthält der Erlass des Handelsministers folgende Bestimmungen: „Bei feierlichen Anlässen, insbesondere bei Reisen Ihrer Majestäten, bei offiziellen Reisen der Mitglieder des a. h. Kaiserhauses, dann der Oesterreichischen und gemeinsamen Minister, ferner bei Reisen fremder Herrscher, sowie in allen weiteren Fällen, in welchen der Verwaltung eine besondere amtliche Verständigung zukommen wird, ist in den wichtigen Stationen von den zum Empfange oder zur Funktion berufenen Beamten und Aspiranten, dann von den betreffenden Stationsvorständen stets die vorgeschriebene Galauniform zu tragen. In den übrigen Stationen kann auch bei feierlichen Anlässen die Kommode-Uniform getragen werden, und zwar in den Stationen, in welchen von dem betreffenden Zuge gehalten wird, mit Hut und Degen, und in den Stationen, welche der Zug durchfährt, ohne Degen mit Kappe statt des Hutes. In den wichtigeren Stationen sind die Unterbeamten auch mit Galauniformen zu betheilen. Abweichungen von der Uniformvorschrift sind strengstens hintanzuhalten, und ist insbesondere das gleichzeitige Tragen von als solche erkennbaren Uniformstücken und von Civilkleidungsstücken weder in noch ausser Dienst gestattet. Der Gruss hat in Zukunft nicht durch Abnahme der Kopfbedeckung, sondern durch Erheben der rechten Hand und Berührung des unteren Randes des Hutes, beziehungsweise der Kappe zu erfolgen".

800 km neue Vizinalbahnen in Ungarn.

Die Gesammtlänge der in diesem Jahre theils zur Inbetriebsetzung, theils zum Baubeginne gelangenden derartigen Bahnen übersteigt bereits die stattliche Anzahl von 800 km. Darunter finden sich ganz kleine Bahnnetze mit mehr als 100 km; so zum Beispiel die im Bau begriffene Grosswardein-Belenyer-Vaskoher Vizinalbahn und die sogenannten Matraer und Biharer Lokalbahnen. Ferner gelangt zur Eröffnung die Linie Szajol-Kan-Szent-Marton, im Bau befindet sich die Vizinalbahn M.-Vasarhely-Sächsisch-Reen, welche dereinst ihre Verlängerung gegen die Moldau zu finden wird, die Verlängerung der Szamosthalbahn bis Bistritz und der Bahn von Gran-Nana in das Gran- und Eipelthal; unmittelbar bevorstehend ist der Bau der Bahn Vinkovce-Brcka, der Zagorianer Bahn (Czakathurn-Zapresic), der Flügelbahn Mezö-Tur-Turkeve und Jaszbereny-Jasz-Apathi. Forscht man nach den Ursachen dieser überraschenden Thätigkeit auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens, so findet man zunächst, dass die Mehrzahl dieser Bahnen auf dem fruchtbaren Boden der Ungarischen Tiefebene gedeiht, wo das Bedürfniss nach solchen Bahnen ebenso gross ist, als die Baukosten resp. die Bauschwierigkeiten geringer sind, und wo der Reichthum der betreffenden Städte und Latifundien-Besitzer die Beisteuerung eines grossen Theiles der Baukosten gegen Uebernahme von Stammaktien gestattet.

Die Prioritäten-Konversionen und die Rechtspflege.

Vom Oesterreichischen Justizministerium ist folgender Erlass an alle Gerichte I. Instanz ergangen: „In jüngster Zeit ist eine Reihe von 5 pCt. Prioritätsanleihen Oesterreichischer Eisenbahnen, deren nähere Bezeichnung aus dem unten folgenden Verzeichnisse zu entnehmen ist, vollständig zur Verloosung gebracht worden. Mit Rücksicht hierauf werden sämmtliche Gerichte I. Instanz dahin angewiesen, bei den gerichtlichen Depositenämtern Nachforschung zu pflegen, ob daselbst Obligationen der in dem erwähnten Verzeichnisse aufgezählten, bereits verloosten Prioritätsanleihen erliegen, und über das Resultat dieser Nachforschungen, unter namentlicher Angabe der einzelnen Massen, in welchen sich solche Obligationen vorfinden, und der Anzahl dieser letzteren binnen drei Monaten an das vorgesetzte Ober-Landesgericht Bericht zu erstatten. Nach dem Ergebnisse der angestellten Nachforschung werden die einzelnen Gerichte in dem ihnen gesetzlich zustehenden Wirkungskreise, namentlich durch Erlassung geeigneter Aufträge an die zur Verwaltung von Fideikommiss- und Pflegschaftsvermögen berufenen Personen, auf die beschleunigte Herstellung der Ordnung in den betreffenden Massen hinzuwirken haben. Die Ober-Landesgerichte werden beauftragt, des rechtzeitige Eintreffen der Berichte der unterstehenden Gerichte zu überwachen und die gesammelten Berichte unter Beifügung einer tabellarischen Zusammenstellung an das Justizministerium vorzulegen." Dem Verzeichnisse, welches den Nominalbetrag der einzelnen konvertirten Anlehen, das Emissionsdatum und den Tag der Verloosung anführt, entnehmen wir die folgende Zusammenstellung:

	Ursprünglicher Nominalbetrag der verschiedenen Anlehen		Tag der Verloosung	
1. Carl-Ludwigbahn . .	39 900 000	fl. in Silber	1. Juli	1881
2. Elisabethbahn . . .	87 800 000	„ „ „	1. Januar	1884
3. Franz Josefbahn . .	58 060 000	„ „ „	1. März	1884
4. Vorarlberger Bahn . .	8 237 600	„ „ „	1. März	1884
5. Rudolfbahn	57 910 500	„ „ „	1. April	1884
Rudolfbahn	25 220 000	„ „ Gold	31. Mai	1884
6. Prag-Duxer Bahn . .	16 050 000	„ „ Silber	5. August	1884
7. Lemb.-Czernowitzer B.	45 000 000	„ „ „	5. Novemb.	1884
8. Böhmische Westbahn .	16 500 000	„ „ „	31. Dezemb.	1884

Unterkrainer Bahn und Gottschee'r Bahn.

Die seit langem ventilirte Frage der Herstellung einer durch Unterkrain (und die Gottschee) führenden Eisenbahnlinie

scheint endlich in Fluss zu kommen. Die General-Inspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen ist eben mit Prüfung der diesbezüglich ausgearbeiteten, verschiedenen Projekte beschäftigt, wovon das eine die Linie Laibach-Weixelburg-Treffen-Rudolfswerth (ca. 70 km) mit Weiterführung über Möttling nach Karlstadt, ein zweites Projekt die Linie Laibach-Gottschee (ca. 66 km) betrifft. Ein drittes Projekt schlägt eine von Gurkfeld nach Rudolfswerth führende Linie (ca. 37 km) mit Fortsetzung nach Gottschee vor.

Bahnprojekt Pressburg-Steinamanger.

Die durch das Ungarische Kommunikations-Ministerium in Angelegenheit der Bahn Pressburg-Steinamanger einberufene Enquête hatte das Resultat, dass das Ministerium sich bereit erklärte, die Konzession zum Baue der erwähnten Bahn als Vizinalbahn unter der Bedingung zu geben, dass der Betrieb dieser Bahn der Ungarischen Staatsbahn übergeben werde, und dass sich die Regierung die Regelung und Bestimmung des Tarifes vorbehalte. Desgleichen wird die Konzession gegeben, die Bahn im Wege einer stabilen Ueberbrückung der Donau bei Pressburg in die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft einmünden zu lassen; nur darf die zu erbauende Bahn keine Bahn erster Klasse sein.

Die Schmalspurbahnen Europas.

Ueber dieses Thema hielt vor längerer Zeit im Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenverein Ingenieur Birk einen interessanten Vortrag, auf den wir wegen früherer Stoffüberfülle erst jetzt zurückkommen. Er gab zunächst ein übersichtliches Bild über die Schmalspurbahnen jener Länder, welche er kennen zu lernen Gelegenheit hatte. Danach besitzt Oesterreich drei interessante Schmalspurbahnen in der Linie Rostoken-Marksdorf, in der Kohlenbahn Reschitza-Moravitza und in der Bosna-Bahn, welche letztere 268 km lang ist. Deutschland zählt mehr als 400 km schmalspuriger Bahnen. In Belgien bestehen nur zwei schmalspurige Bahnen von zusammen 60 km Länge, während von den zusammen 514 km langen Strassenbahnen der Niederlande nahezu die Hälfte schmalspurig ist. In Frankreich hat sich eine eigene Gesellschaft gebildet, welche dort, wo es die Verkehrsverhältnisse gestatten, Lokal- und Strassenbahnen mit 1 m Spurweite ausführen will. Die Strassenbahnen der Lombardei sind durchweg normalspurig; die Schweiz besitzt dagegen schmalspurige Bahnen in der Gesammtlänge von 515 km. Die Spurweiten sind sehr verschieden; der Vortragende findet dies dem Geiste der Schmalspurbahnen, deren Aufgabe es ist, sich den volkswirthschaftlichen Verhältnissen der von ihnen durchzogenen Gegenden anzupassen, ganz entsprechend und verwirft das Streben nach einer Schablone, wie sie zu Gunsten der Spurweite von 1 m von mancher Seite empfohlen wird.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Trotz des Eintrittes der mit der heissen Jahreszeit beginnenden todten Saison haben es die starken Juli-Eingänge doch vermocht, grössere Emissionen von Bahnprioritäten zu ermöglichen. Fast gleichzeitig mit der Subskription auf die Aktien der Italienischen Mittelmeer-Eisenbahn im Betrage von 46 Millionen Lire erfolgt die Subskription auf die Obligationen der Oesterreichischen Südbahngesellschaft in der Höhe von 20 Millionen Mark und die Lancirung der Prioritäten der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft im Belaufe von 91,8 Millionen Francs respektive der Hälfte dieser Summe. Sämmtliche Subskriptionen wurden namhaft überzeichnet und mussten theilweise schon in den ersten Stunden der Zeichnungsauflage geschlossen werden. Daher rührte auch die Vorliebe für Prioritäten, welche die letzten Börsentage kennzeichnet; dieselben stiegen um ein erkleckliches. Sonst waren infolge der sich gut anlassenden Ernte die Exportbahnen recht beliebt. Es notirten Carl-Ludwig 244,25, Nordwest 169, Südbahn 136,25 und Staatsbahn 295,50. Das Ableben des Präsidenten dieser Bahn, des Freiherrn v. Wodianer, auf dessen Bedeutung für das Eisenbahnwesen wir noch zurückkommen, verursachte doch einen kleinen Rückgang der Staatsbahnen.

Errichtung eines Auskunftsbüreaus für den Personen- und Güterverkehr auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Um einem vielfach laut gewordenen Wunsche zu entsprechen, hat sich die K. K. General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen bestimmt gefunden, zur Bequemlichkeit des Publikums eine Auskunftsstelle (Wien, Stadt, Johannesgasse 29) zu errichten, deren Thätigkeit mit 15. Juli 1885 beginnen wird.

Diese Auskunftsstelle hat die Bestimmung, die jeweils gewünschten Informationen über die Tarif- und Transportverhältnisse bezüglich des Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehres auf den Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zu ertheilen.

Ausserdem wird sich dieses Auskunftsbüreau mit dem Verkauf von, bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zur Ausgabe gelangenden Billets für bestimmte Rundreisetouren, von den daselbst eingeführten Tarifen und Fahrordnungsbüchern befassen und wird auch den Bezug von kombinirbaren Rundreisebillets bei den Wiener Debitstationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen vermitteln.

Wenn auch die Thätigkeit des Auskunftsbüreaus vorerst nur auf die Informations-Ertheilung über die Tarif- und Transportverhältnisse in den internen und direkten Verkehren, an welchen die Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betheiligt sind, beschränkt werden muss, so wird dasselbe immerhin bestrebt sein, soweit dieses im Hinblick auf die bestehenden Verhältnisse möglich ist — auch Auskünfte über die Tarife bezüglich der mit den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Verbindung stehenden in- und ausländischen Transportanstalten zu geben und dadurch die betreffende Orientirung des verfrachtenden Publikums ermöglichen helfen.

Es wird gleichzeitig bemerkt, dass die Auskunftsertheilung stets **unentgeltlich** erfolgt. Grössere Arbeiten, wie die Eintragung von Tarifsätzen in umfangreiche Tabellen, sind ausgeschlossen.

Eine rechtliche Gewährleistung für die ertheilte Auskunft wird mit Rücksicht auf die Veränderlichkeit der Transportverhältnisse nicht übernommen.

Zur Stellung der Anfragen von Gebührenansätzen sind die im Auskunftsbüreau aufgelegten Drucksorten zu benutzen.

Schriftliche Anfragen, welche, sofern dieselben mittelst Briefpost erfolgen, stets frankirt und für die Antwort mit einer Briefmarke versehen sein müssen, — sind zu richten:

„An das Auskunfts-Büreau der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, I., Johannesgasse No. 29"

und ist es im Interesse der prompten und anstandslosen Erledigung geboten, die Unterschrift und Adresse des Fragestellers deutlich und genau anzugeben.

Die Anfragen werden thunlichst noch am Tage des Einganges beantwortet.

Das Auskunftsbüreau ist (mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen, an welchen dasselbe gänzlich geschlossen ist) vorerst täglich von 10 Uhr früh bis 2 Uhr Nachmittag für den Parteiverkehr geöffnet.

Aus Sachsen.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz: Geschäftsbericht, General-Versammlung, Verstaatlichung.

Nach dem Geschäftsbericht der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn pro 1884 wurden im verflossenen Jahre 114 017 Personen gegen 113 432 im Vorjahre und 311 715 445 kg Güter gegen 308 384 826 im Vorjahre befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr überstiegen daher in der Höhe von 74 043,25 ℳ die des Vorjahres um 1 509,15 ℳ und ebenso stellten sich auch die Erträgnisse aus dem Güterverkehr im Betrage von 392 236,25 ℳ um 3 533,68 ℳ höher als im Vorjahre. An Braunkohlen wurden aus dem Meuselwitzer und Rositzer Revier verladen 51 800 Wagenladungen à 5 000 kg, d. i. 121 Ladungen weniger als im Jahre 1883. Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 550 712,57 ℳ gegen 546 391,66 ℳ im Vorjahre und die Betriebsausgaben, soweit sie von der den Betrieb leitenden Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung berechnet wurden, auf 210 820,16 ℳ (gegen 210 039,05 ℳ im Vorjahre), wozu noch die Ausgaben der eigenen Verwaltung mit 110 809,10 ℳ (im Vorjahre 110 641,10 ℳ) treten. Nach konzessionsmässiger Dotirung des Reservefonds verbleibt unter Hinzuziehung des Vortrags von 1883 mit 280,81 ℳ ein vertheilungsfähiger Ueberschuss von 175 320,10 ℳ. Hiervon erhalten an Dividende die 3 900 Stück Prioritätsstammaktien 5 pCt. = 117 000 ℳ und die 5 200 Stammaktien $3^{11}/_{16}$ pCt. = 58 240 ℳ, während der Rest von 80,10 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird. (1883 entfielen auf die Prioritätsstammaktien 5 pCt. und auf die Stammaktien $3^{2}/_{3}$ pCt.) Die Generalversammlung vom 30. vor. Mts. hat diese Vertheilung allenthalben genehmigt.

Wie zu erwarten, gedachte übrigens der Gesellschaftsvorstand in dieser Generalversammlung zugleich der bekannten vorläufigen Abmachung über den Verkauf der Bahn an den Sächsischen Staat (vergl. No. 50 dieses Blattes vom 1. Juli dieses Jahres S. 639) und bezeichnete das Resultat der von ihm aus eigener Initiative eingeleiteten Verhandlungen als ein durchaus annehm-

bares, wie es auch bereits die Genehmigung des Aufsichtsraths gefunden habe. Von den anwesenden Aktionären wird ein Widerspruch dagegen nicht erhoben. Neuerdings jedoch werden in der Presse Stimmen laut, welche den von der Regierung gebotenen Kaufpreis (108 pCt. für die Aktien und 124 pCt. für die Stammprioritäten) im Hinblick auf die fortwährend steigende Prosperität der Bahn als nicht genügend bezeichnen. Man darf daher wohl gespannt sein, welchen Beschluss die auf den 8. August dieses Jahres anberaumte ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre fassen wird.

Projekt Adorf-Hof.

Die Agitation für Verlängerung der Chemnitz-Aue-Adorfer Linie nach Hof von der Station Adorf, wo die gedachte Linie in die Linie Plauen-Eger einmündet, über Bad Elster und eventuell Rossbach (Böhmen) ist neuerdings wieder in lebhafteren Fluss gekommen.

Bereits im Jahre 1869 hatten die Stadtbehörden zu Adorf ein Gesuch an die Ständeversammlung des Königreichs Sachsen um Konzessionirung einer Bahnanlage von Adorf über Elster und Rossbach nach Hof gerichtet. Die II. Kammer beschloss darauf im Januar 1870 namentlich in Erwägung dessen, dass die Interessen von Bad Elster durch die in einer Entfernung von ca. ³/₄ Stunden vorüberführende Staatsbahn Plauen-Eger gegenüber der Konkurrenz von Franzensbad noch nicht vollständig gewahrt seien, die Staatsregierung zu ermächtigen, einer Privatgesellschaft, welche die nöthigen Mittel aufweisen würde, entsprechende Konzession zu ertheilen, und im Februar des Jahres 1870 trat die I. Kammer diesem Beschlusse bei.

Da sich jedoch eine solche Gesellschaft nicht fand, unterblieb der Bau.

Im Jahre 1883 regte das Komitee für Erbauung der Lokalbahn Asch-Rossbach bei der Sächsischen Regierung die Ausführung der Linie Adorf-Rossbach-Hof auf Staatskosten an. Da jedoch diese Linien nur auf ca. 7 km in Sachsen liegen und überhaupt den Sächsischen Interessen weit weniger dienen würde, als denen der betreffenden Böhmischen Landstriche, so konnte die Regierung dieser Anregung nicht entsprechen, vielmehr musste sie die Bauausführung den nächstbetheiligten Interessenten bez. dem Privatkapital überlassen.

Inmittelst hat sich ein Komitee zur Ausführung der fraglichen Eisenbahnlinie Adorf-Hof gebildet. In dessen letzter am 9. d. Mts. in Schönheide stattgehabten Sitzung, in welcher die Gemeinden von Elster, Adorf, Karlsfeld, Schönheide, Eibenstock, Auerbach, Aue und Lössnitz vertreten waren, wurde der Bürgermeister von Auerbach, der in der Ständeversammlung 1869/70 bereits über das Projekt referirt hat, beauftragt, die damals bereits aufgestellten Tracirungsarbeiten zu beschaffen und mit einem tüchtigen Ingenieur wegen nochmaliger Tracirung der Linie bez. wegen Durchsicht der früheren Arbeiten in Unterhandlung zu treten. Die Herren Vertreter der gedachten Gemeinden erklärten sich dabei bereit, einen Theil der erwachsenden Kosten zu übernehmen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die gegen das Vorjahr unverändert gebliebene Betriebslänge betrug 33 km. Der Personenverkehr hat sich gehoben, es wurden im Lokalverkehr 167 154 und im direkten und Transitverkehr 76 418, im ganzen 243 572 Personen befördert und hierfür 189 399 ℳ (gegen 182 614 ℳ) oder pro Kilometer 5 737 ℳ (gegen 5 534 ℳ) vereinnahmt. An Passagiergepäck wurden 896 t (gegen 873 t) befördert und hierfür inkl. Nebeneinnahmen 4 009 ℳ (gegen 3 833 ℳ) oder pro Kilometer 131 ℳ (gegen 116 ℳ) eingenommen. Der Fahrzeug-Verkehr erbrachte 323 ℳ (gegen 356 ℳ). An Vieh wurden 11 214 Stück (gegen 8 798 Stück) befördert und hierfür 8 255 ℳ (gegen 7 655 ℳ), d. i. pro Kilometer 250 ℳ (gegen 232 ℳ) vereinnahmt. Der Güterverkehr hatte etwas nachgelassen, es wurden im ganzen 57 072 t (gegen 61 299 t) befördert und es bezifferte sich die Gesammteinnahme inkl. der Nebeneinnahmen hierfür auf 128 308 ℳ (gegen 135 069 ℳ) oder pro Kilometer auf 3 888 ℳ (gegen 4 093 ℳ), jede Tonne brachte pro Kilometer 8,2 ₰ (gegen 8,4 ₰). Die Einnahme aus den Posttransporten belief sich auf 1 255 ℳ (gegen 1 502 ℳ), an sonstigen Einnahmen wurden noch 46 958 ℳ (gegen 45 933 ℳ) erhoben und es bezifferte sich die Gesammteinnahme auf 379 373 ℳ (gegen 378 601 ℳ) oder pro Kilometer auf 11 496 ℳ (gegen 11 473 ℳ).

Die Betriebskosten haben sich gegen das Vorjahr vermindert, sie beziffern sich auf 253 874 ℳ (gegen 273 452 ℳ) oder pro Kilometer auf 7 693 ℳ (gegen 8 315 ℳ) und betrugen im Verhältniss der Einnahme 66,92 pCt. (gegen 72,23 pCt.). Hiervon entfielen auf die allgemeine Verwaltung 28 919 ℳ (gegen 28 828 ℳ), pro Kilometer 876 ℳ (gegen 874 ℳ), auf die Bahnverwaltung 88 204 ℳ (gegen 97 421 ℳ), pro Kilometer 2 673 ℳ (gegen 2 981 ℳ) und auf die Transportverwaltung 136 751 ℳ (gegen 147 203 ℳ), pro Kilometer 4 144 ℳ (gegen 4 461 ℳ). Eine weitere Ausgabe von 37 627 ℳ entfällt zum grössten Theile auf Beschaffung von Lokomotiven und muss gegenüber der vorjährigen von 945 ℳ als eine einmalige besondere angesehen werden. Die Gesammtausgabe stellte sich hierdurch auf 291 501 ℳ (gegen 274 397 ℳ). Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben beziffert sich auf 87 872 ℳ (gegen 104 204 ℳ). Nach Hinzuziehung eines dem Reserve- und Erneuerugsfonds zu entnehmenden Zuschusses von 28 885 ℳ und der seitens der Staatskassen zu leistenden Zuschüsse von 53 372 ℳ ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 170 129 ℳ Von demselben werden 113 572 ℳ zur Verzinsung und 14 800 ℳ zur Tilgung der Prioritätsobligationen verwandt und es verblieben demnach 41 756 ℳ verfügbar.

I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Dem Geschäftsberichte pro 1884 entnehmen wir folgendes: Vereinnahmt wurden auf der Galizischen und Ungarischen Strecke für Personenbeförderung 220 680 fl. (gegen 1883 mehr 4 636 fl.), für Gepäck- und Eilgutbeförderung 22 598 fl. (gegen 1883 weniger 2 841 fl.), für Parteifrachten (inkl. Militär) 830 296 fl. (gegen 1883 mehr 53 485 fl.), für verschiedene Gegenstände (Mieth- und Pachtzinsen, Depeschengebühren etc.) 25 521 fl. (gegen das Vorjahr mehr 8 488 fl.), zusammen 1 099 096 fl. (gegen 1 035 328 fl. im Vorjahre), mithin pro 1884 mehr 63 768 fl. oder 6,2 pCt. Die Totaleinnahmen betragen pro Bahnkilometer 4 116,46 fl. (gegen 3 877,63 fl.) und pro Zugkilometer 1,83 fl. (gegen 2,11 fl.). Verausgabt wurden für allgemeine Verwaltung 56 197 fl. (gegen 36 304 fl.), für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 387 034 fl. (gegen 406 883 fl.), für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 295 228 fl. (gegen 242 581 fl.), für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 255 206 fl. (gegen 201 547 fl.), für besondere Gegenstände 54 233 fl. (gegen 59 861 fl.), an Zinsen 19 161 fl. (gegen 19 161 fl.), an Wagenmiethe 86 894 fl. (gegen 38 630 fl.), zusammen 1 153 953 fl. (gegen 1 004 967 fl.) oder pro Bahnkilometer 4 321 fl. (gegen 3 760 fl.) und pro Zugkilometer 1,94 fl. (gegen 2,16 fl.), mithin ergibt sich ein Betriebskosten-Abgang von insgesammt 54 857 fl. für die Galizische und Ungarische Strecke, oder vielmehr ein solcher von 55 113 fl. für die Galizische Strecke und ein Erträgniss von 256 fl. für die Ungarische Strecke,

Der Betriebskosten-Abgang für die Galizische Strecke von 55 113 fl. ist im Sinne des Gesetzes vom 14. Dezember 1877 (R.-G.-Bl. No. 112) ebenso wie das lt. Art. 15 der Konzessions-Urkunde vom 11. September 1869 (R.-G.-Bl. No. 180) resp. lt. der Allerhöchsten Entschliessung vom 22. Dezember 1871 (Handels-Ministerialerlass vom 21. Juni 1872 Z. 15405/3558) garantirte Reinerträgniss von 50 000 fl. pro Meile und zwar für 19 380 Meilen mit 969 000 fl. (in Silber) durch die Staatsverwaltung vorschussweise zu bedecken. Für die Ungarische Strecke ist an Reinerträgnissen garantirt, und zwar lt. Gesetzartikel VI vom Jahre 1869 (§ 23 der Konzessionsurkunde vom Jahre 1869) 641 260 fl. und lt. Gesetzartikel XL vom Jahre 1875 139 836 fl., es resultirt somit pro 1884 ein Abgang von 780 841 fl. (in Silber), welcher nebst 23 017 fl. (Gold) zur Verzinsung und Amortisation des Antheiles der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn mit 420 200 fl. (Gold) an der auf Grund des Gesetzartikels XLI vom Jahre 1875 emittirten vereinigten Prioritätsanleihe der Ungarischen Bahnen (Investitionsanleihe) durch die Königlich Ungarische Staatsverwaltung vorschussweise zu bedecken ist.

Strafrecht.

v. O. **Betrug.** Der Agent einer Lebensversicherungs-Gesellschaft hatte einen Eisenbahnbeamten, welchem die zu leistenden Beträge zu hoch erschienen waren, dadurch zur Versicherung bewogen, dass er ihm vorspiegelte, er sei Aktionär seiner Eisenbahn, und er werde sich demnächst für eine Gehaltserhöhung des betreffenden Beamten verwenden. Da letztere aber nicht erfolgte, so wurde die weitere Bezahlung der Prämien verweigert und schliesslich der Agent wegen Betruges angeklagt und auch verurtheilt. Seine beim Reichsgericht angebrachte Revision hob hervor, dass der Eisenbahnbeamte keineswegs durch ihn geschädigt worden sei, da er durch Zahlung der Prämien einen Rechtsanspruch auf die nach seinem Tode auszuzahlende Versicherungssumme erworben habe und somit von einem Betruge nicht die Rede sein könne. Das Reichsgericht verwarf indess die eingelegte Berufung, weil das Vorgehen des Angeklagten sicher als ein betrügerisches gekennzeichnet werden müsse. (Neumann, Zeitschr. f. Versicherungswesen, 1885 S. 313.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Die bis zum 14. Juli 1885 blos für den Transit-, Eilgut- und Frachtenverkehr bestimmte Transitstelle Wiese transit, welche mit 15. Juli 1885 auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden wird, wird vom 15. Juli 1885 den Namen Wiesa führen. Dem entsprechend sind der vom 1. Januar 1885 gültige Lokalgütertarif der Prag-Duxer Bahn, der Nachtrag I zu dem vom 15. Mai 1882 gültigen Lokalgütertarif der Dux Bodenbacher Bahn, sowie der vom 18. Mai 1885 gültige Nachtrag IV zum Lokal-Personentarif der Prag-Duxer Bahn, gültig vom 1. September 1876, richtig zu stellen.

Prag, im Juli 1885. (1510)

K. K. Eisenbahn-Betriebs-Direktion Prag.

II. Güterverkehr.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. August 1885 neuen Styls ab tritt ein neunzehnter Nachtrag zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen Abänderungen resp. Ergänzungen der Einführungsbestimmungen, der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, der allgemeinen Tarifvorschriften und besonderen Bestimmungen, zu welchen letzteren verschiedene, zum Theil bereits früher publizirten Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tariftabellen und Ausnahmetarife gehören, noch einen neuen Ausnahmetarif XXV (für unbearbeitete Knochen) mit vorläufiger Gültigkeit bis zum 1. Januar 1886 neuen Styls und einen neuen Ausnahmetarif XXVI (für Cementtransporte), sowie ferner die mit dem 1. September 1885 neuen Styls in Kraft tretende Aufhebung des Verkehrs mit Hamburg, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, und der Frachtsätze des Ausnahmetarifs XIII für Weizen zum überseeischen Export im Verkehr mit Stettin und Swinemünde.

Exemplare des Nachtrages XIX sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 14. Juli 1885. (1511 J)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II. Vom 15. Juli cr. neuen Styls ab wird die Station Montwy des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg für den Versand des Artikels Soda nach Moskau in den Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs aufgenommen.

Der genannte Artikel wird von Montwy nach Moskau zu folgenden Frachtsätzen der ersten Kategorie der Tabelle I des Ausnahmetarifs 6

	Fracht pro 100 kg für Sendungen in Quantitäten		
	unter 5 000	à 5 000	à 10 000
	Kilogramm		
	Kopeken:		
A. Ab Schnittpunkt östlich	259,25	201,30	201,30
	Mark:		
B. Ab Schnittpunkt westlich . . .	0,63	0,96	0,12

befördert.

Bromberg, den 14. Juli 1885. (1512 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. Juli d. J. treten für die **Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen** (Walzblei), **Bleidraht** etc. von Station Wesel nach den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen Ausnahmefrachtsätze in gleicher Höhe und unter denselben Bestimmungen wie die im Ausnahmetarife vom 15. April 1885 (Klasse 9 a und b) für Station Oberhausen vorgesehenen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren.

Köln, den 13. Juli 1885. (1513)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für die **Beförderung von Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl)** und **Cocosöl** in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Köln und Neuss des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linkrheinisch) nach den nachbezeichneten Stationen der Badischen Staatseisenbahnen bezw. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen treten am 1. August d. J. die beigesetzten Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

nach	pro 100 kg in Mark von Köln	Neuss
Altkirch, Altmünsterol, Basel, Bollweiler, Colmar, Freiburg, Hüningen, Leopoldshöhe, Mülhausen, St. Ludwig, Thann	2,38	2,54
Singen	2,80	2,96
Waldshut	2,69	2,85
Schaffhausen	2,91	3,07
Konstanz	2,98	3,14

Köln, den 13. Juli 1885. (1514)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Elberfeld, Köln (rechtsrh.)** und **Köln (linksrh.)** einerseits und Stationen der **Eisern - Siegener Eisenbahn** andererseits vom 1. September 1883 tritt am 20. Juli der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ein Verzeichniss der zu dem Ausnahmetarif A zu befördernden Hölzer, Entfernungen und Frachtsätze für inzwischen neu eröffnete Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) sowie für den Verkehr mit den Stationen der Aachen - Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Elberfeld, den 7. Juli 1885. (1515)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mecklenburgische Südbahn. Am 1. August wird die Haltestelle Alt-Schwerin für den Eil- und Stückgut-Verkehr mit sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecke Ludwigslust bis Friedland, soweit solche für diesen Verkehr eingerichtet sind, eröffnet.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei unseren Stationen, sowie bei der Betriebs-Abtheilung in Waren zu erfahren.

Ausserdem wird der Frankaturzwang für die Haltestellen Alt-Schwerin und Kargow aufgehoben.

Die Haltestelle Kraase ist für den Wagenladungs-Verkehr ebenfalls eröffnet.

Berlin, den 15. Juli 1885. (1516)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung werden für den Bereich der diesseitigen Bahn hinsichtlich der Tarifirung von Nachen und Booten Bestimmungen eingeführt, durch welche in Bezug auf die Frachtberechnung gegenüber den allgemeinen Bestimmungen theilweise Erleichterungen geschaffen werden.

Karlsruhe, den 13. Juli 1885. (1517)

Generaldirektion.

Im **Staatsbahn-Güterverkehr Bromberg-Berlin** treten vom 15. Juli cr. ab für den Verkehr zwischen Guben einer- und den Stationen Culm, Hohenstein, Konitz, Linde und Neustadt i/W. andererseits neue Ausnahmesätze für Getreide etc. in Kraft, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 7. Juli 1885. (1518 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil I. Vom 1. September cr. neuen Stils ab werden für den Verkehr mit den Stationen Breslau O. S. E., Breslau N. M. E. und Ohlau die in dem Artikeltarif No. 1 ab Schnittpunkt 2 westlich des Theils I des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs für die Artikel

„Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen und Mühlenfabrikate, exkl. Kleie“

vorgesehenen Frachtsätze aufgehoben.

Bromberg, den 13. Juli 1885. (1519 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den **Transport von gebranntem Kalk in Wagenladungen** von mindestens 10 000 kg gelangen vom 15. Juli d. Js. ab im Verkehre zwischen Pulsnitz und Stationen der Aussig - Teplitzer und Dux - Bodenbacher Eisenbahn ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 13. Juli 1885. (1520)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. Die im Lokal-Gütertarif vom 31. Mai cr. auf Seite 12 unter V, 1 enthaltene Bestimmung betreff. Erhebung der Provision für Baarvorschüsse (pro 100 ℳ—2 ℳ) kommt in Wegfall und tritt an deren Stelle die Berechnungsweise wie dort unter 2 angegeben (pro 100 ℳ—1 ℳ).

Ferner erfolgt bis zum 21. August cr. die Abfertigung von Gepäckstücken ohne Billetlösung unter Heranziehung der Fracht für mindestens 30 kg. Vom genannten Termine ab wird hierbei nur die Fracht für mindestens 20 kg und ein Minimalfrachtsatz von 1 ℳ erhoben.

Ausserdem treten einige Berichtigungen zu unseren Lokaltarifen in Kraft, worüber die Stationen nähere Auskunft ertheilen.

Perleberg, den 10. Juli 1885. (1521)

Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich für die Wittenberge - Perleberger
Eisenbahn.

Vom 1. August d. Js. ab treten für Station Grodzisk der Warschau-Wiener Eisenbahn, welche bisher nur für Kleinkohlen in den direkten **Oberschlesischen Kohlentarif** (Anhang zum **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarif** vom 1. Januar 1885) einbezogen war, auch direkte Frachtsätze für Stückkohle etc. in Kraft, und zwar kommen hierfür zur Erhebung:

a) von den Versandstationen bis zum Schnittpunkt Sosnowice die auf Seite 2 des genannten Anhanges enthaltenen Frachtsätze,

b) vom Schnittpunkt bis Grodzisk 31,74 Kopeken pro 100 kg.

Breslau, den 11. Juni 1885. (1522)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für Steinkohlen- und Kokes-Sendungen von Station Eving D. G. E. nach Emden, Leer und Papenburg, welche nachweislich zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen und Deutschen Ostseehäfen bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. unter den bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahrenden Bedingungen und Kontrol-Vorschriften eine Ermässigung der tarifmässigen Fracht um 5 ℳ pro 10 000 kg im Rückerstattungswege gewährt.

Auf die von Emden, Leer und Papenburg durch Kanalschiffe nach dem Inoder Auslande weiter verfrachteten Kohlen- etc. Sendungen findet gedachte Ermässigung keine Anwendung. (1523)

Köln und Dortmund, den 12. Juli 1885.
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).
Direktion der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Der auf Seite 21 des **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarifes** vom 20. Juni 1885 bei Station Dombrowa aufgeführte Schnittsatz für Kartoffeln und Rüben (Ausnahmetarif No. 11) ist von 11,88 in 4,88 Kopeken abzuändern.

Breslau, den 11. Juli 1885 (1524)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbands-Verwaltungen.

Am 15. d. Mts. tritt für den **Transport von Braunkohlen, Braunkohlenkokes** und **Braunkohlenbriquets** in Ladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Dobrilugk-Kirchhain und Berlin-Anhaltischen und Dresdner Bahnhof ein Ausnahme-Frachtsatz in Höhe von 0,26 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 12. Juli 1885. (1525)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Deutscher Viehverkehr. Mit 1. August l. J. tritt der Tarif für die direkte Beförderung von Pferden, Hornvieh, Borstenvieh, Schafen und Ziegen von Wien (K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B. und K. F. J. B.) nach Deutschen Stationen in Kraft und wird der im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandtarif Theil II Heft 1 vom 1. März 1885 enthaltene Ausnahmetarif 15 mit 15. September aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Staatsbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (1526 RM)

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Ungarn.) Vorläufige Anzeige. Mit 1. September l. J. wird unter der Bezeichnung „Deutsch-Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Ungarn" ein neuer Tarif Theil II Heft 3 und 4 in Wirksamkeit treten und werden die in dem Deutsch-Ungarischen Verbandtarife Theil II und III vom 1. Januar 1880 für die gleichen Relationen enthaltenen Frachtsätze aufgehoben werden, was vorläufig zur Kenntniss des P. T. Publikums gebracht wird.

Näheres über diese beiden Tarifhefte wird später bekannt gegeben werden. (1527 RM)

Rumänische Eisenbahnen. Am 15. Juli l. J. tritt ein neuer Kilometerzeiger für den Personen- und Güterverkehr in Kraft. Preis 1 Leu 50 bani.

Bukarest, den 10. Juli 1885. (1528)

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Altona-Kieler Eisenbahn. Die diesjährige Auslosung der Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat am 2. d. Mts. stattgefunden und sind in derselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen I. Emission, mit Zinskoupons No. 4—20 und Talon (19. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thlr. oder 450 ℳ.
No. 22 35 155 166 261 351 368 489 490 648 663 950 1119 1129 1142 1432 1475 1614 1755 1945 1958 1982 2036 2153 2346 2382 2419 2504 2536 2660 2712 3040 3199 3321 3639 3739 3944 3989 4024 4179 4290 4296 4490 4583 4599 4784 4824 4871 4878 4892.

25 Stück à 300 Thlr. oder 900 ℳ.
No. 5050 5059 5085 5188 5242 5454 5477 5489 5554 5572 6026 6040 6047 6066 6119 6250 6260 6327 6354 6468 6661 6733 6738 6946 7057.

10 Stück à 750 Thlr. oder 2250 ℳ.
No. 7520 7616 7882 8346 8369 8371 8374 8393 8396 8433.

5 Stück à 1500 Thlr. oder 4500 ℳ.
No. 8588 8783 8825 8905 8935.

2. 4½ pCt. konvertirte, früher 5 pCt. Prioritäts-Obligationen II. Emission mit Zinskoupons No. 18 bis 20 und Talon (15. Ausloosung).

I. Theil.

130 Stück à 100 Thlr. oder 300 ℳ.
No. 70 95 148 200 304 601 612 850 912 964 1082 1871 1294 2001 2075 2381 2409 2616 2624 2721 2853 3756 3791 4016 4147 4267 4728 4848 4893 4910 4924 4983 4987 5312 5331 5338 5375 5428 5436 5561 5659 5695 5763 5789 5967 6079 6235 6521 6532 6652 6666 6777 6778 6812 6877 6915 7078 7079 7103 7133 7323 7344 7435 7497 7669 7703 7911 8013 8027 8169 8231 8360 8434 8459 8607 8724 8759 8773 8864 8868 8880 8900 9067 9191 9212 9303 9331 9348 9495 9520 9588 9593 9651 9675 9678 9750 9827 9888 9921 9999 10071 10101 10141 10149 10226 10337 10422 10514 10623 10626 10779 10901 10930 10953 11148 11150 11282 11328 11505 11614 11863 11872 11913 11950 11994 12191 12348 12390 12405 12450.

26 Stück à 500 Thlr. oder 1500 ℳ.
No. 12515 12541 12580 12582 12672 12747 12936 12994 13023 13039 13140 13264 13453 13792 13843 13990 14009 14028 14127 14427 14438 14598 14625 14696 14937 14970.

II. Theil.

54 Stück à 100 Thlr. oder 300 ℳ.
No. 15220 16137 16162 16314 16320 16326 16338 16339 16514 16991 16993 16996 17043 17098 17249 17300 17468 17484 17505 17559 17642 17644 17647 17651 17738 17766 17924 17952 18184 18408 18412 18495 18496 18559 18638 18657 18717 18732 18825 18864 18887 19038 19135 19234 19470 19495 19594 19596 19691 19707 19751 19815 19913 19965.

10 Stück à 500 Thlr. oder 1500 ℳ.
No. 20021 20045 20059 20492 20494 20531 20796 20898 20971 20979.

3. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen III. Emission mit Zinskoupons No. 9—20 und Talon (9. Ausloosung).

56 Stück à 300 ℳ.
No. 539 649 655 657 694 1074 1081 1106 1674 1684 1695 2434 2435 2437 2443 2923 2934 3009 3069 3138 3141 3145 3396 3714 3761 4752 4767 4938 4940 5170 5190 5578 5698 5936 6119 6341 6382 6420 6425 6492 6556 6601 6730 6795 6796 6910 7038 7058 7074 7101 7103 7105 7312 7331 7404 7495.

10 Stück à 1500 ℳ.
No. 7577 8043 8131 8261 8283 8426 8430 8469 8607 8870.

4. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen IV. Emission, ohne Zinskoupons, jedoch mit Talon.

I. Theil (7. Ausloosung).

19 Stück à 500 ℳ.
No. 1018 1058 1077 1098 1099 1100 1112 1120 1202 1241 1312 1561 1638 1799 1852 1933 1959 2135 2409.

5 Stück à 2000 ℳ.
No. 3135 3257 3300 3440 3504.

II. Theil (6. Ausloosung).

18 Stück à 1000 ℳ.
No. 5351 5467 5590 5724 5735 5784 5902 5911 5949 6047 6153 6193 6196 6407 6430 6574 6682 6701.

Die Zahlung der Kapitalbeträge der gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. Dezember d. Js. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinskoupons und Talons vom 2. Januar 1886 an täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude und den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen der II. Emission können auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst werden.

Die bis zum 30. Juni d. Js. weiter eingelösten 112 Stück Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission, 211 Stück II. Emission, 56 Stück III. Emission und 30 Stück IV. Emission sind mit den dazu eingelieferten Zinskoupons und Talons gemäss § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden.

Von den in früheren Ausloosungen gezogenen Nummern der gedachten 4 Emissionen sind bisher folgende Prioritäts-Obligationen nicht eingelöst worden:

I. Emission.

a) Aus der 11. Ausloosung: No. 811.
b) Aus der 17. Ausloosung: No. 5842.
c) Aus der 18. Ausloosung: No. 416 417 790 861 2102 2143 4527 5934 7338 8541.

II. Emission.

I. Theil.

a) Aus der 7. Ausloosung: No. 1339 3610.
b) Aus der 10. Ausloosung: No. 2165 3609 5985 7024.
c) Aus der 11. Ausloosung: No. 1134 1164 3213 5274 9315 9316 13011 13074.
d) Aus der 12. Ausloosung: No. 2092 2595 4025 10508 10961 11184 11330 13225.
e) Aus der 13. Ausloosung: No. 253 352 2125 5660 5847 7267 8018 8992 11038 12199 14374.
f) Aus der 14. Ausloosung: No. 1355 1825 2712 2930 4564 4978 5012 5073 5212 5267 5292 7541 8579 9801 10463 11808 12001 12495 12593.

II. Theil.

a) Aus der 7. Ausloosung: No. 18702.
b) Aus der 8. Ausloosung: No. 19445.
c) Aus der 9 Ausloosung: No. 17118 18988 20354.
d) Aus der 10. Ausloosung: No. 17115 17654 19363.
e) Aus der 11. Ausloosung: No. 19849.
f) Aus der 12. Ausloosung: No. 16535 16801 17044 17625 17712 18852 20515.
g) Aus der 13. Ausloosung: No. 17250 17410 17698 19300 19317 19661 19756 19775 19862.
h) Aus der 14. Ausloosung: No. 16709 17276 17286 17450 17477 17530 17723 18182 18763 19240 19411 20160 20488.

III. Emission.

a) Aus der 6. Ausloosung: No. 8688.
b) Aus der 7. Ausloosung: No. 4977 5554 5563 5576 5979 7340.
c) Aus der 8 Ausloosung: No. 141 222 543 549 2944 3195 3234 6222 6319 6760 6761 6764 8404.

IV. Emission.

I. Theil.

a) Aus der 1. Ausloosung: No. 1438 3069.

b) Aus der 4. Ausloosung: No. 989 1486 1563 2547.
c) Aus der 5. Ausloosung: No. 3206 3745.
d) Aus der 6. Ausloosung: No. 1762 1988 2458 2709.

Die vorstehend aufgeführten Nummern werden statutengemäss seit dem 31 Dezember desjenigen Jahres, in welchem die Ausloosung stattgefunden hat, nicht mehr verzinst und verfallen 10 Jahre nach diesem Termine.

Altona, den 13. Juli 1885. (1529)
Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 18 000 Unterlagsplatten aus Schweisseisen soll vergeben werden.

Angebote sind bis zum 25. Juli d. J. dahier einzureichen, Lieferungsbedingungen durch unsere Kanzlei gegen Frankoeinsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Giessen, den 13. Juli 1885. (1530)
Grossherzogliche Direktion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebsamts angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, als:

Schienen, Guss-, Schmelz-, Schmiedeeisen und diverse andere Materialien,

sollen im Wege der Licitation verkauft werden. Versiegelte Offerten mit der Aufschrift „Offerten auf den Ankauf alter Materialien" sind bis zum 29. Juli 1885, Nachmittags 6 Uhr an uns einzureichen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Die eingegangenen Offerten werden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 30. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr eröffnet.

Die Verkaufsbedingungen nebst Offertenformular mit Nachweisung der zum Verkauf kommenden Materialien sind von unserm Büreauvorsteher in Stettin — Karlstr. No. 1 — gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ zu beziehen.

Je ein Exemplar derselben liegt in der Redaktion der Deutschen Submissionszeitung Cyclop, des Centralblattes der Bauverwaltung, im Büreau des Berliner Baumarkt, in der Börsen-Registratur in Berlin und bei dem Magazinverwalter Petzold in Stettin (Berliner Bahnhof) zur unentgeltlichen Einsichtnahme auf.

Stettin, den 25. Juni 1885. (1531)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Stettin.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. & G. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.
36 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 2100 im Betriebe.
Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,
Zweigfabriken unter gleicher Firma:
Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:
Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.
Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.
Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 56. Zeitung des Vereins 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. Juli 1885.

Tagesordnung der am 24. August 1885 in Budapest zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

I. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direktion des Vereins.

II. Anträge verschiedener Verwaltungen, betreffend die Abänderung des § 6 Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten", und zwar:

1. Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen und der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, die kombinirbaren Rundreisebillete während des ganzen Jahres auszugeben.
2. Antrag der Königlichen Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen auf Herabsetzung der in § 6 Abs. 1 der vorerwähnten „Bestimmungen etc." vorgesehenen Minimalentfernung von 600 km auf 400 km.
3. Antrag der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen und der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend Festsetzung einer entsprechend abzustufenden Verlängerung der Gültigkeitsdauer kombinirter Rundreisebillete bei grösseren Touren.

III. Antrag der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Ergänzung des § 6 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten".

IV. Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend die Verausgabung von Koupons für Vereinsstrecken durch fremde, dem Vereine nicht angehörende Eisenbahnverwaltungen.

V. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, betreffend die Gewährung von Freigepäck auf kombinirte Rundreisebillete.

VI. Antrag der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend die Errichtung einer Statistik des Verkehrs auf kombinirte Rundreisebillete

VII. Anträge der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen bezw. des Verwaltungsraths der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend anderweite Feststellung des Fragenheftes zur Erhebung der statistischen Materialien des Vereins und der hierzu gehörigen Anweisung.

VIII. Antrag der Direktion der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Ergänzung der Vorschriften unter 2 B der Instruktion für Wagenrevisoren und auf Abänderung der Bestimmungen in § 25 alin. 1 litt. b des Vereins-Wagenregulativs (vergl. No. X der Tagesordnung der vorjährigen ordentlichen Generalversammlung).

IX. Anträge der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, betreffend die Prüfung verschiedener, die periodische Schmierung der Eisenbahnwagen betreffenden Fragen durch die Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.

X. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, die Ergänzung des § 17a des Vereins-Wagenregulativs betreffend.

XI. Antrag der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Abänderung der Bestimmungen des Absatzes 5 in § 3 des Vereins-Wagenregulativs.

XII. Antrag des Verwaltungsraths der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung des Absatzes 1 in § 24 des Vereins-Wagenregulativs.

XIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, betreffend anderweite Fassung des Absatzes 7 in § 27 des Vereins-Wagenregulativs.

XIV. Neuredigirung des Uebereinkommens, betreffend die Vereins-Abrechnungsstelle, bezw. Anträge der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Abänderung des Art. 2, der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Abänderung des Art. 7 des vorbezeichneten Uebereinkommens.

XV. Antrag des Administrationsraths der Holländischen Eisenbahngesellschaft auf Ergänzung des § 5 des Verschleppungs-Uebereinkommens.

XVI. Antrag der Generaldirektion der Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen, denselben Gegenstand betreffend.

XVII. Aufnahme der auf der Rückseite des Titelblattes des Vereins - Betriebsreglements abgedruckten und der durch den I. Nachtrag zu diesem Reglement publizirten polizeilichen Bestimmungen in das Vereins-Betriebsreglement selbst.

XVIII. Antrag der Verwaltung der Ungarischen Nordostbahn auf Herausgabe eines Verzeichnisses derjenigen (Gemeinschafts-) Stationen, auf denen der Dienst für alle dort einmün-

denden Bahnen nur von einer der betheiligten Verwaltungen besorgt wird.

XIX. Anträge der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen des Vereinskarten-Reglements.

XX. Ergänzung der Kommission für das Vereinsstatut durch Wahl einer neuen Verwaltung an Stelle der ausgeschiedenen Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

XXI. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direktion über die Verwaltung der Vereinskasse.

XXII. Bericht des Kuratoriums über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

XXIII. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Generalversammlung des Vereins.

Berlin, den 16. Juli 1885.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins.
Wex.

Die Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1884.

2. Erzeugnisse und Bedürfnisse der Landwirthschaft.

Es wurden überhaupt befördert: 1 868 280½ t Weizen, 1 270 155½ t Roggen, 720 397½ t Hafer, 973 676 t Gerste, 630 587½ t Mais und Hülsenfrüchte, 232 958½ t Leinsaat, 108 773½ t Sämereien, 1 665 033½ t Mühlenfabrikate, 902 335½ t Kartoffeln, 500 793 t Spiritus, 3 373 990½ t Rüben, 185 659 t Rübensyrup, 1 020 382½ t Rohzucker, 352 133½ t raffinirter Zucker, 1 568 823 t Düngemittel, 325 927 Stück Pferde, 2 795 064 Stück Rindvieh, 3 868 413 Stück Schafe, 6 246 261 Stück Schweine, 3 549 068 Stück Geflügel.

Der stärkste Versand (nach den anderen Deutschen Verkehrsbezirken einschl. der Seehäfen) fand statt:

1. an Weizen: 244 776 t aus Mannheim und Ludwigshafen, 67 634 t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc. und 61 135½ t aus Ost- und Westpreussen;
2. an Roggen: 100 398 t aus Provinz Posen, 84 723 t aus Duisburg, Ruhrort, Hochfeld und 64 511 t aus Ost- und Westpreussen;
3. an Hafer: 56 806½ t aus Duisburg, Ruhrort, Hochfeld, 22 461½ aus Ost- und Westpreussen und 19 991½ t aus dem Königreich Sachsen;
4. an Gerste: 52 950 t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc., 49 474½ t aus Thüringen und 32 268 t aus Duisburg, Ruhrort, Hochfeld;
5. an Mais und Hülsenfrüchte: 37 078½ t aus Thüringen, 31 053½ t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc. und 19 452½ t Ost- und Westpreussen;
6. an Leinsaat: 15 204½ t aus Mannheim und Ludwigshafen, 9 772½ t aus Ost- und Westpreussen und 9 424½ t aus Mecklenburg;
7. an Sämereien: 9 769½ t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc., 6 711½ t aus Thüringen und 4 904 t aus Stadt Breslau;
8. an Mühlenfabrikaten: 87 566½ t aus Provinz Hannover etc., 80 872½ t aus Berlin und 67 843½ t aus Provinz Brandenburg;
9. an Kartoffeln: 105 537 t aus Provinz Brandenburg, 99 969 t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc. und 54 465 t aus Thüringen;
10. an Spiritus: 70 892½ t aus Provinz Brandenburg, 36 483½ t aus Provinz Posen und 29 561 t aus Thüringen;
11. an Rüben: 96 521½ t aus Thüringen, 55 493 t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc. und 53 806½ t aus Regierungsbezirk Breslau und Liegnitz;
12. an Rohzucker: 151 353 t aus Provinz Hannover etc., 105 223½ t aus Thüringen und 48 224½ t aus Regierungsbezirk Breslau und Liegnitz;
13. an raffinirtem Zucker: 55 608 t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc., 29 962 t aus Provinz Hannover etc. und 28 182 t aus Pfalz;
14. an Düngemittel: 147 362½ t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc., 59 967 t aus Berlin und 49 182 t aus Provinz Hannover etc.

Der stärkste Empfang von den anderen Deutschen Verkehrsbezirken einschliesslich der Seehäfen fand statt:

1. an Weizen: 93 519 t in Württemberg, 90 231½ t in Baden und 68 783 t im Königreich Sachsen;
2. an Roggen: 94 425½ t in der Provinz Hannover etc., 85 185 t im Königreich Sachsen und 51 346½ t in Thüringen;
3. an Hafer: 37 856 t in Berlin, 30 978 t in der Provinz Hannover etc. und 29 246½ t in der Provinz Westfalen;
4. an Gerste: 49 323½ t in der Provinz Hannover etc., 28 692 t im Westfälischen Ruhrrevier und 22 341½ t in der Provinz Westfalen;
5. an Mais und Hülsenfrüchten: 37 358 t in der Provinz Hannover etc., 18 236 t in der Provinz Brandenburg und 17 719½ t im Westfälischen Ruhrrevier;
6. an Mühlenfabrikaten: 61 371½ t in Berlin, 58 949½ t in Thüringen und 48 907½ t in der Provinz Hessen-Nassau;
7. an Kartoffeln: 85 993½ t im Rheinischen Ruhrrevier, 68 215 t in Berlin und 56 468 t im Westfälischen Ruhrrevier;
8. an Spiritus: 50 045½ t in Berlin, 31 948½ t in Stadt Breslau und 26 811½ t in Thüringen;
9. an Rohzucker: 125 499½ t im Regierungsbezirk Magdeburg etc., 46 195 t in Stadt Breslau und 36 952½ t in der Pfalz;
10. an raffinirtem Zucker: 27 787½ t in Bayern, 20 532 t im Königreich Sachsen und 15 730½ t in Berlin.

Der Verkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (ausschl. der Seehäfen) und dem Auslande (einschl. der Deutschen Seehäfen) war in der Ausfuhr:

1. Weizen: Versand 107 328 t, Empfang 81 808 t, zusammen 189 136 t, stärkster Versand (Empfang und Versand der Deutschen Seehäfen ausgeschlossen) 74 671½ t aus Mannheim und Ludwigshafen;
2. Roggen: Versand 3 631½ t, Empfang 57 676½ t, zusammen 61 308 t, stärkster Versand 1 112 t aus Provinz Ost- und Westpreussen und 1 061 t aus dem Königreich Sachsen;
3. Mühlenfabrikate: Versand 16 587½ t, Empfang 69 412½ t, zusammen 86 000 t, stärkster Versand 6 386 t aus Lothringen;
4. Kartoffeln: Versand 36 693½ t, Empfang 67 485½ t, zusammen 104 179 t, stärkster Versand 7 048½ t aus der Pfalz, 6 686 t aus Baden und 4 919 t aus Rheinprovinz l. d. Rh.;
5. Spiritus: Versand 11 202½ t, Empfang 80 944½ t, zusammen 92 147 t, stärkster Versand 2 791½ t aus Königreich Sachsen, 1 989½ t aus Stadt Breslau und 1 916 t aus Rheinprovinz l. d. Rh.;
6. Rohzucker: Versand 40 671 t, Empfang 224 614 t, zusammen 265 285 t, stärkster Versand 28 112 t aus Provinz Hannover etc., 6 613 t aus Rheinprovinz l. d. Rh. und 2 709 t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc.;
7. raffinirter Zucker: Versand 27 636 t, Empfang 56 144½ t, zusammen 83 780½ t, stärkster Versand 13 362½ t aus Rheinprovinz l. d. Rh.;
8. Düngemittel: Versand 47 174 t, Empfang 30 966½ t, zusammen 78 140½ t, stärkster Versand 14 810 t aus Regierungsbezirk Magdeburg etc.

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

1. Weizen: Empfang 147 738½ t, Versand der Deutschen Seehafenstationen 72 565 t, zusammen 220 303½ t, stärkster Empfang (Versand und Empfang der Deutschen Seehäfen ausgeschlossen) 46 099 t nach Bayern;
2. Roggen: Empfang 126 741½ t, Versand 136 619½ t, zusammen 263 361 t, stärkster Empfang 57 070 t nach Regierungsbezirk Oppeln;
3. Hafer: Empfang 56 389½ t, Versand 90 592 t, zusammen 146 981½ t, stärkster Empfang 13 982 t nach Berlin;
4. Gerste: Empfang 167 266½ t, Versand 55 977½ t, zusammen 223 244 t, stärkster Empfang 70 997½ t nach Bayern;
5. Mais und Hülsenfrüchte: Empfang 116 571 t, Versand 65 050 t, zusammen 181 621 t, stärkster Empfang 18 711 t nach Bayern;
6. Mühlenfabrikate: Empfang 76 950 t, Versand 63 091½ t, zusammen 140 041½ t, stärkster Empfang 10 892 t nach Bayern, 10 815½ t nach Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz;
7. Kartoffeln: Empfang 14 790½ t, Versand 2 836 t, zusammen 17 626½ t, stärkster Empfang 5 414 t nach Rheinprovinz l. d. Rh., 4 170 t nach Rheinisches Ruhrrevier;
8. Spiritus: Empfang 1 874½ t, Versand 25 754½ t, zusammen 27 629 t, stärkster Empfang 538 t nach Rheinprovinz l. d. Rh.;
9. Rohzucker: Empfang 73 287½ t, Versand 3 786½ t, zusammen 77 074 t, stärkster Empfang 42 715½ t nach Königreich Sachsen, 30 418 t nach Grossherzogthum Hessen;
10. Raffinirter Zucker: Empfang 1 664 t, Versand 3 694 t, zusammen 5 358 t, stärkster Empfang 654½ t nach Königreich Sachsen;
11. Düngemittel: Empfang 54 607 t, Versand 234 411½ t, zusammen 289 018½ t, stärkster Empfang 10 805½ t nach Rheinprovinz l. d. Rh., 8 458½ t nach Königreich Sachsen, 5 704½ t nach Regierungsbezirk Oppeln.

Die stärkste Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den Deutschen Seehäfen, sowie über den stärksten Versand und Empfang der Verkehrsbezirke des Auslandes nach bezw. von den Deutschen Verkehrsbezirken gibt die nachstehende Uebersicht Aufschluss.

Weizen: Durchfuhr 25 656½ t, Versand 329 t, Empfang 157 851 t, zusammen 183 836½ t, stärkster Versand 157 605½ t nach Russland,[1]) 40 885½ t nach Galizien, 37 133½ t nach Belgien, stärkster Empfang 99 347 t von der Schweiz, 4 607 t von Frankreich, 1 383½ t von Oesterreich;[2])

Roggen: Durchfuhr 4 115 t, Versand 111½ t, Empfang 70 995½ t, zusammen 75 222 t, stärkster Versand 66 371½ t nach Russland,[1]) 63 440 t nach Polen, 19 897 t nach

---

[1]) Ohne Polen. [2]) Ohne Böhmen und Galizien.

Galizien, stärkster Empfang 2 396 t von Böhmen, 493 t von der Schweiz, 249 t von Oesterreich; [2])

Mais und Hülsenfrüchte: Durchfuhr 17 213 t, Versand 846½ t, Empfang 31 454½ t, zusammen 49 514 t, stärkster Versand 42 633½ t nach Galizien, 38 263½ t nach Oesterreich,[2]) 19 750½ t nach Russland,[1]) stärkster Empfang 8 702 t von der Schweiz, 1 500½ t von Holland, 1 001 t von Frankreich;

Mühlenfabrikate: Durchfuhr 18 200½ t, Versand 5 013 t, Empfang 19 447 t, zusammen 42 660½ t, stärkster Versand 26 362 t nach Ungarn, 20 070 t nach Russland,[1]) 12 752 t nach Oesterreich,[2]) stärkster Empfang 5 766½ t von Dänemark, 5 588½ t von Luxemburg, 3 504½ t von Frankreich;

Rohzucker: Durchfuhr 30 692½ t, Versand 235½ t, Empfang 4 591½ t, zusammen 35 519½ t, stärkster Versand 74 979½ t nach Böhmen, 1 285 t nach Oesterreich,[2]) 1 153 t nach Russland,[1]) stärkster Empfang 33 125½ t von Holland, 3 579 t von Frankreich, 2 132½ t von Oesterreich;

Raffinirter Zucker: Durchfuhr 18 930½ t, Versand 59 t, Empfang 371½ t, zusammen 19 361 t, stärkster Versand 1 022½ t nach Böhmen, 437 t nach Frankreich, 392½ t nach Holland, stärkster Empfang 11 944½ t von der Schweiz, 6 326½ t von Belgien, 5 892½ t von Frankreich.

3. Erzeugnisse der Forstwirthschaft.

Es wurden überhaupt befördert an: Rundholz 1 596 438 t, Nutzholz 2 357 930 t, Brennholz, Grubenholz und Schwellen 2 266 774½ t, Borke 129 606½ t.

Der stärkste Versand nach den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehäfen) fand statt:

an Rundholz: 155 015½ t aus Bayern, 67 605 t aus Württemberg und 46 807½ t aus Baden;

an Nutzholz: 314 783½ t aus Bayern, 86 326½ t aus Württemberg und 66 287½ t aus Ost- und Westpreussen;

an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 271 009½ t aus Provinz Westfalen, 114 860½ t aus Provinz Hannover etc. und 63 638½ t aus Provinz Posen;

an Borke: 9 145 t aus Bayern, 5 662 t aus Rheinprovinz l. d. Rh. und 4 093½ t aus Baden.

Der stärkste Empfang von den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehäfen) fand statt:

an Rundholz: 85 981½ t im Königreich Sachsen, 80 824 t im Elsass und 78 389½ t in Württemberg;

an Nutzholz: 97 963½ t in Mannheim und Ludwigshafen, 81 998½ t in Berlin und 76 517 t in der Rheinprovinz l. d. Rh.;

an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 288 051 t im Westfälischen Ruhrrevier, 129 615 t im Rheinischen Ruhrrevier und 65 046½ t im Saarrevier;

an Borke: 5 437 t in Württemberg, 3 855½ t im Grossherzogthum Hessen und 3 747 t im Königreich Sachsen.

Der stärkste Lokalverkehr (Verkehr innerhalb eines einzelnen Verkehrsbezirks) fand statt:

an Rundholz: 190 435½ t in Bayern, 98 255½ t in Württemberg, 76 018½ t im Königreich Sachsen, 59 345 t im Regierungsbezirk Breslau (ohne Stadt Breslau) und Liegnitz und 42 031½ t in Thüringen;

an Nutzholz: 188 766 t in Bayern, 105 694 t im Königreich Sachsen, 53 978 t in Thüringen, 52 541½ t im Königreich Württemberg und 51 875½ t im Regierungsbezirk Oppeln;

an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 244 469 t in Bayern, 99 264 t im Regierungsbezirk Oppeln, 84 259½ t in Württemberg und 69 477 t in Provinz Hannover etc.;

an Borke: 8 395½ t in Bayern, 5 986½ t in Rheinprovinz l. d. Rh. und 5 069 t in Württemberg.

Der Verkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (ausschliesslich der Seehäfen) mit dem Auslande (einschliesslich der Deutschen Seehäfen) war in der Ausfuhr:

Rundholz: Versand 75 742½ t, Empfang 35 111 t, zusammen 110 853½ t, stärkster Versand 27 677 t aus Rheinprovinz l. d. Rh., 12 219 t aus Baden;

Nutzholz: Versand 123 398½ t, Empfang 85 155 t, zusammen 208 553½ t, stärkster Versand 34 244½ t aus Bayern, 28 396 t aus Baden;

Brennholz, Grubenholz und Schwellen: Versand 141 367 t, Empfang 56 489½ t, zusammen 197 856½ t, stärkster Versand 29 288 t aus Rheinprovinz l. d. Rh., 26 220 t aus Baden;

Borke: Versand 2 382½ t, Empfang 2 663 t, zusammen 5 045½ t, stärkster Versand 1 086 t aus Lothringen.

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

Rundholz: Empfang 112 471 t, Versand 27 470 t, zusammen 139 941 t, stärkster Empfang 34 973½ t nach dem Königreich Sachsen, 32 632½ t nach dem Regierungsbezirk Oppeln;

Nutzholz: Empfang 156 772½ t, Versand 186 940 t, zusammen 343 712½ t, stärkster Empfang 29 193 t nach Bayern, 24 888½ t nach dem Regierungsbezirk Oppeln;

Brennholz, Grubenholz und Schwellen: Empfang 48 530½ t, Versand 34 864 t, zusammen 83 394½ t, stärkster Empfang 22 660½ t nach dem Regierungsbezirk Oppeln;

Borke: Empfang 39 034½ t, Versand 2 542 t, zusammen 41 576½ t, stärkster Empfang 5 717½ t nach dem Elsass, 5 429½ t nach dem Königreich Sachsen.

(Fortsetzung folgt.)

[1]) Ohne Polen. [2]) Ohne Böhmen und Galizien.

Aus dem Deutschen Reich.

Bahnpolizei-Reglement.

Die im Eisenbahnbetriebe gemachten Wahrnehmungen und Erfahrungen, sowie die Fortschritte in der Technik, insbesondere die inzwischen nach Erprobung zur grösseren Anwendung gekommenen Verbesserungen und Vervollkommnungen einzelner Betriebseinrichtungen lassen für die jetzt geltenden Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands Aenderungen und Ergänzungen in grösserem Umfange als nothwendig erscheinen. Unter Zugrundelegung der Vorschläge, welche in dieser Beziehung auf Ersuchen des Reichs-Eisenbahnamts von den betheiligten Bundesregierungen gemacht waren, haben unter Betheiligung von Kommissarien der letzteren und der Militärverwaltung im Reichs-Eisenbahnamt im September v. J. und nach Vornahme weiterer Erhebungen im Januar d. J. Berathungen stattgefunden, deren Ergebniss zu einem im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Entwurf eines abgeänderten Bahnpolizei-Reglements geführt hat. Dies abgeänderte Reglement hält sich in seinen Abschnitten und in der Reihenfolge der einzelnen Paragraphen in Uebereinstimmung mit dem seitherigen Reglement. Die vorgeschlagenen sachlichen Aenderungen und Ergänzungen umfassen hauptsächlich das Normalprofil des lichten Raumes, die Bestimmungen über die Vorrichtungen zur Sicherung der Weichen und beweglichen Brücken, über die Revision der Betriebsmittel und das Bremsen der Züge u. a. m. — Ausserdem ist noch eine weitere Massregel vom Reichs-Eisenbahnamt in einer Denkschrift in Anregung gebracht, nämlich die Einführung einer einheitlichen Terminologie für die Bezeichnung der Anhalte- und Aufenthaltsstellen auf den Deutschen Eisenbahnen. Es ist nämlich als ein Missstand erkannt worden, dass die Bedeutung, welche den Ausdrücken „Stationen, Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte" in der Organisation der einzelnen Bahnen beigelegt wird, nicht bei allen Verwaltungen die gleiche ist. Insbesondere tritt dies bei Aufstellung der im Interesse der Einheitlichkeit und Sicherstellung des Betriebes auf den Eisenbahnen reichsseitig zu erlassenden Reglements und der Statistik störend entgegen. Das Bedürfniss einer einheitlichen Regelung dieser Angelegenheit ist auch bei den oben erwähnten kommissarischen Berathungen im September v. J. anerkannt worden. Auch entspricht eine derartige Einheitlichkeit der grundsätzlichen Bestimmung des Artikels 42 der Reichsverfassung. Als Grundsätze zur Erreichung einheitlicher Bezeichnungen werden vorgeschlagen: 1. Stationen mit bedeutendem Verkehr sind als „Bahnhöfe" zu bezeichnen. Dieser Kategorie sind jedenfalls diejenigen Stationen zuzurechnen, für deren ordnungsmässige Leitung die Bestellung eines Haltestellen-Vorstehers nicht für ausreichend erachtet wird. 2. Stationen mit geringem Verkehr, welche mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr versehen sind, gelten als „Haltestellen". 3. Stationen, welche mit Weichen für den öffentlichen Verkehr nicht versehen sind, werden als „Haltepunkte" bezeichnet.

Preussische Staatseisenbahnen:

Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9. Juli 1885, betreffend Ausführung des Unfallversicherungs-Gesetzes vom 6. Juli 1884.

Unter Bezugnahme auf die Vorschrift unter No. 2 der zur Ausführung des Unfallversicherungs-Gesetzes vom 6. Juli 1884 erlassenen Verordnung vom 30. desselben Monats ist seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit den Herren Ministern für Handel und Gewerbe und des Innern folgendes bestimmt worden:

1. Bei den vom Staate für Privatrechnung verwalteten Eisenbahnen werden die nach dem erwähnten Gesetze bezw. dem Gesetze über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung vom 28. Mai 1885 den höheren Verwaltungsbehörden zugewiesenen Verrichtungen von den betreffenden Königlichen Eisenbahndirektionen wahrgenommen. Als untere Verwaltungsbehörden gelten die betreffenden Königlichen Eisenbahndirektionen wahrgenommen. Als untere Verwaltungsbehörden gelten die betreffenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter bezw. Hauptwerkstätten-Vorstände, welche auch die den Orts-Polizeibehörden überwiesenen Funktionen auszuüben haben.
2. Bei den nicht vom Staate verwalteten, der Aufsicht des Königlichen Eisenbahnkommissariats zu Berlin unterstellten Eisenbahnen werden die Verrichtungen der höheren Verwal-

tungsbehörden im Sinne der erwähnten Gesetze von dem genannten Königlichen Eisenbahnkommissariat wahrgenommen, während die Verrichtungen der unteren Verwaltungsbehörden und die Funktionen der Orts-Polizeibehörden von den in der allgemeinen Verordnung vom 30. Juli 1884 bezeichneten Behörden und Beamten auszuüben sind.

3. Die näheren Vorschriften bezüglich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten, unter § 2 des Gesetzes vom 28. Mai 1885 entfallenden Eisenbahnen bleiben vorbehalten.

Betriebsorganisation.

Dem von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Hamburg ist vom 1. Juli d. J. ab die Verwaltung und Betriebsleitung der zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover (Betriebsamts-Bezirk Harburg) gehörenden Bahnhofsanlagen zu Hamburg nebst der Strecke von Hamburg bis zur Süderelbbrücke innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse — zunächst für Rechnung des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Hamburg — übertragen worden.

Rückerstattung von Beträgen für nichtbenutzte, resp. nur theilweise benutzte Billete und Retourbillete.

In der gegenwärtigen Reisezeit ist darauf hinzuweisen, dass auf den Preussischen Staatseisenbahnen Reisende, welche einfache Hinfahrkarten oder Hin- und Rückfahrkarten genommen haben und plötzlich an dem Antritt der Fahrt behindert werden, die Rückerstattung des Betrages, bei Hin- und Rückfahrkarten, die zur Hinfahrt bereits benutzt, jedoch nur nach Abzug des Fahrgeldes für die einfache Reise beantragen können. Zu diesem Zwecke haben sie dem Bahnhofsvorsteher die Karte zu übergeben und von diesem mit einem amtlichen Vermerk versehen zu lassen, dann es dem Betriebsamte der Bahn einzusenden, welche die Kasse zur Rückzahlung des Betrages anweist.

Heizbare Güterwagen.

Die Preussische Staatsbahnverwaltung wird Güterwagen der Art einrichten lassen, dass sie im Winter geheizt werden können, um Güter zu befördern, die im Winter durch Frost leiden. Im Sommer sollen dieselben Wagen mit Eis belegt und zu Fischtransporten benutzt werden.

Wismar-Karow.

In einer am 11. cr. in Wismar abgehaltenen Versammlung von Interessenten, welcher auch der Bauunternehmer Lenz beiwohnte, wurde eine sehr ausführliche Darstellung des Projektes mitgetheilt. Der Kostenanschlag wurde auf 3 713 000 *M.* beziffert. Hiervon hofft man durch Landeshülfe 963 000 *M.* zu decken. Von der noch nöthigen Bausumme sollen 1¼ Millionen durch Prioritätsobligationen, die mit 4 pCt. verzinst und mit ½ pCt. amortisirt werden, und 1⅓ Millionen durch Aktien aufgebracht werden. Herr Lenz erklärte auf eine an ihn gerichtete Anfrage, dass er den Bau der Bahn mit Ausschluss des Grunderwerbs gegen die Anschlagssumme übernehmen und die auszugebenden Prioritäten von 1¼ Millionen auf die ihm zu leistenden Zahlungen in Anrechnung nehmen wolle. Alsdann werde er 600 000 *M.* Stammaktien übernehmen und die Bahn auf 15 Jahre pachten gegen eine Pacht von der Höhe, dass nicht nur die Zinsen der Prioritätsobligationen und die jährliche Amortisationsrate von ½ pCt. gezahlt werde, sondern ausserdem noch den Inhabern der Stammaktien eine Dividende von 3 pCt. gesichert sei. Ausserdem sollen aus der Pachtsumme noch die Kosten der Gesellschaft mit 5 000 *M.* jährlich gedeckt werden. Bürgermeister Kraack machte sodann die Mittheilung, dass die oberste Verwaltungsbehörde des Grossherzoglichen Haushalts freies Terrain unter Vorbehalt der Allerhöchsten Genehmigung und der Nutzniesser zugesagt habe. Die einzelnen interessirten Städte sind bereit, Beträge von Stammaktien zu zeichnen resp. Terrains herzugeben. Es wurde schliesslich ein provisorisches Baukomitee gewählt.

Hochneukirch-Grevenbroich.

Wie die „Rh.-W. Ztg." erfährt, soll die Bahnlinie Hochneukirch-Grevenbroich über letzteren Ort hinaus bis Ehrenfeld weiter gebaut werden, wo sie in die Linie Aachen-Köln einmünden und so auch mit dem grossen Rheinischen Bahnnetze verbunden werden soll. Die neue Bahn soll über Wevelinghoven, Rommerskirchen und Stommeln nach Ehrenfeld geführt werden.

Zahnradbahn Assmannshausen-Niederwald.

Die Arbeiten für die neue Zahnradbahn auf den Niederwald haben in den letzten Tagen des Mai begonnen. Der Unterbau ist nunmehr soweit fertiggestellt, dass in nächster Zeit mit dem Legen der Schienen begonnen werden kann, und man hofft, dass die Bahn noch vor Ablauf dieses Sommers dem Betrieb übergeben wird.

Aus Bayern.

Wie die „Allg. Ztg." meldet, wurde, nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten, vom Kgl. Bayerischen Staatsministerium des Aeussern genehmigt, dass im Laufe des gegenwärtigen Sommers und nächsten Herbstes nähere Untersuchung über Lokalbahnverbindungen zwischen Kitzingen und Schweinfurt geflogen werde und hierwegen eingehende Terrainerhebungen für dieses Projekt stattfinden. — Nachdem die Sekundärbahn Gemünden-Hammelburg, welche als Musterstrecke sowohl hinsichtlich des Baues als des Betriebes für die noch zu erbauenden Sekundärbahnstrecken Bayerns angesehen wird, in letzter Zeit von Sr. Excellenz Minister v. Crailsheim selbst in Augenschein genommen wurde, traf in vergangener Woche noch eine Kommission der Kgl. Generaldirektion in Gemünden ein, um die Vorarbeiten betreffs Uebernahme des Betriebes von der Bauabtheilung an die Betriebsabtheilung einzuleiten. Die Uebernahme selbst wird in der nächsten Zeit schon erfolgen.

Hamburger Strassenbahn.

In der ausserordentlichen Generalversammlung der Hamburger Strassenbahn wurde beschlossen, von den bisher noch nicht begebenen 1½ Millionen Mark Obligationen den Betrag von 600 000 *M.* zum Zwecke der Uebernahme der neuen Linie Hamburg-Eimsbüttel zu begeben.

Verkehr, Verspätungen und Unfälle im Monat Mai.

Im Monat Mai d. J. wurden auf Deutschen Bahnen, ausschliesslich der Bayerischen, an Zügen befördert: an fahrplanmässigen 14 220 Kourier- und Schnellzüge, 113 009 Personenzüge, 64 763 gemischte Züge und 106 049 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen: 6 424 Kourier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 23 778 Güter-, Material- und Arbeitszüge. Es verspäteten sich von den 191 992 fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 872. Von diesen Verspätungen wurden jedoch 765 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen. Infolge der Verspätungen wurden 608 Anschlüsse versäumt. An Unfällen beim Eisenbahnbetriebe im Mai waren zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 10 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 97 sonstige Unfälle. Bei diesen Unfällen sind im ganzen 109 Personen verunglückt, sowie 21 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 50 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 22 516 738 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 4 verletzt, von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 13 getödtet und 52 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 8 verletzt, von Steuer- etc. Beamten 1 verletzt, von fremden Personen 6 getödtet und 9 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 12 Personen getödtet und 2 verletzt.

Die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn

hat mit einem neuerbauten Salonwagen Probefahrten abgehalten. Diese neuen Wagen sind besonders dazu gebaut, um Vergnügungsreisende zu befördern und plötzlichen starken Andrang zu bewältigen. Dieselben haben deshalb eine ganz aussergewöhnliche Länge erhalten, die das Anbringen von je 14 Sitzbänken an jeder Seite ermöglichte und einen breiten Mittelgang gestattet. Bei der grossen Zahl von theilweise überaus scharfen Kurven auf der Trace musste darauf Bedacht genommen werden, dass die zwei Paare Achsen einen drehbaren Achsenstuhl bekamen. Die schärfsten Kurven werden mit diesem Wagen ebenso sanft, wie die grade Strecke überwunden. Die Sitzplätze sind mit 75 cm pro Person so reichlich bemessen, dass den Passagieren die grösste Bequemlichkeit geboten ist. Gediegene Eleganz ist im Innern wie im Aeusseren zu bemerken. Von den vielen praktischen Einrichtungen ist namentlich die vorzügliche Ventilation durch verstellbare Jalousien zu erwähnen, die die reichste Luftzufuhr gestatten, ohne durch Zug zu belästigen.

Der Export nach Rumänien.

Um die nach der gegenwärtigen Lage der Rumänischen Zollgesetzgebung erforderliche Ausstellung von Ursprungs-Zertifikaten für die aus Deutschland nach Rumänien zu versendenden Waaren thunlichst zu erleichtern, hat — so schreibt der „B. B.-C." — die Königlich Rumänische Regierung bestimmt, dass die Ausstellung dieser Ursprungs-Zertifikate in gleicher Weise erfolgen könne, wie dies in dem bestehenden Handelsvertrage zwischen Rumänien und Oesterreich-Ungarn im Artikel 13 festgestellt ist. Dieser Artikel 13 lautet in der Uebersetzung wie folgt: „Um den Ursprung gewisser importirter oder exportirter und nach gemeinsamem Uebereinkommen bestimmter Waaren festzustellen, werden von beiden kontrahirenden Mächten Ursprungs-Zertifikate verlangt. Zu diesem Zwecke hat der Importeur der Zollbehörde des anderen Landes entweder eine von der Behörde des Versendungsortes abgegebene offizielle Erklärung oder ein vom Zollvorsteher des Exportbüreaus oder von den in den Versendungsorten oder Verschiffungshäfen wohnenden Konsularagenten des Landes, wohin die Waare gesandt werden soll, ausgestelltes Zertifikat einzureichen. Ausnahmsweise kann die dem betreffenden Zollbüreau vorgelegte Faktura über die fraglichen Waaren als Ursprungs-Zertifikat dienen".

Ferner hat das Rumänische Finanzministerium am 22. Juni folgenden Erlass publizirt: „In Gemässheit des Königlichen Dekretes tritt der im „Moniteur officiel“ publizirte allgemeine Zolltarif am 1. Juli 1885 in Kraft Da die Zeit vom Tage der Promulgirung bis zum Inslebentreten des Generaltarifes nicht hinreicht, damit die Handelswelt sich von den Bestimmungen des neuen Tarifes genaue Kenntniss verschaffe, so hat der Ministerrath mit Beschluss vom 20. Juni 1885, Z. 15, folgende Verfügungen getroffen: 1. dass auf die Waaren, welche innerhalb der ersten zehn Tage nach der Promulgirung des allgemeinen Zolltarifes aus Ländern, mit welchen wir keine Handelsverträge abgeschlossen haben, die sich aber des Konventionaltarifes erfreuen, expedirt werden, wie bisher die Bestimmungen des Konventionaltarifes angewendet werden, wenn die Kaufleute aus ihren, gemäss dem Gesetze geführten Büchern, nachweisen, dass die Bestellung vor der Promulgirung erfolgt ist; 2. dass auch den vor der Promulgirung des Generaltarifes expedirten Waaren die gleiche Behandlung zu Theil werde. Die Zeit des Abganges der expedirten Waaren wird durch das Manifest, welches jedes Schiff besitzt, oder durch den, die Waaren zu Lande begleitenden Frachtbrief konstatirt. In beiden Fällen kann die Zeitdauer der Anwendung dieser Bestimmungen nicht länger als auf vierzig Tage, vom Tage der Gesetzespromulgirung an gerechnet, festgesetzt werden. Nach Verlauf dieses Termines wird rücksichtlich der Länder, mit welchen Rumänien keine Handelsverträge hat, ohne Ausnahme der Generaltarif angewendet werden“.

Der Verein Deutscher Ingenieure,
mit seinen fast 5 400 Mitgliedern und 29 Bezirksvereinen, eine der bedeutendsten Vereinigungen auf technischem Gebiete, hält seine 26. Hauptversammlung in diesem Jahr in Stettin in den Tagen vom 17. bis 19. August ab. Dank dem Entgegenkommen der dortigen Behörden und grossen industriellen Werke wird den Theilnehmern Gelegenheit geboten werden, die bedeutenden öffentlichen Anlagen und die mächtig emporblühende Industrie von Stettin und seiner Umgebung aus eigener Anschauung kennen zu lernen.

Von den in den Sitzungen zu verhandelnden Gegenständen sind als allgemein interessant die Berichte der vom Verein eingesetzten Kommissionen zu erwähnen, welchen folgende Aufgaben gegeben waren:

1. Prüfung der Industrieschutz-Gesetze (Patent-, Muster- und Markenschutzgesetze).
2. Berechtigungen der Realgymnasien.
3. Die Einführung eines metrischen Schraubengewindesystemes.
4. Die praktische Ausbildung der Maschinentechniker.

Von den Anträgen der Bezirksvereine, soweit sie nicht innere Vereinsangelegenheiten betreffen, sind diejenigen des Frankfurter Bezirksvereines zu erwähnen, welche geeignete Schritte zur Förderung des technischen Standes vorschlagen, ferner des Hamburger Bezirksvereines, um Versuche über die Widerstandsfähigkeit von Dampfkessel-Flammrohren anzubahnen, des Magdeburger und Hamburger Bezirksvereines, welche sich auf die Wirksamkeit der technischen Sachverständigen und Schiedsgerichte beziehen.

An Vorträgen sind bis jetzt die folgenden zugesagt:

1. Dr. Delbrück: Ueber die Entwickelung der Deutschen Cementindustrie und über die Methoden der Untersuchung des Cements unter Vorführung der dazu erforderlichen Apparate.
2. Direktor Haack: Ueber die Entwickelung des Eisen- und Stahlschiffbaues in Deutschland im allgemeinen, sowie über den Schiffbau Stettins im besonderen.
3. A. Martens: Ueber neuere Festigkeitsprüfungsmaschinen.
4. Dr. F. Fischer: Ueber Ausnutzung der Wärme im Dampfkesselbetriebe.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die dem Direktorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien unterstellte, am 2. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, gesellschaftliche Lokalbahn Brünn-Tischnowitz als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen. Zu diesem Verzeichniss ist der V. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3633 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Normal-Preisverzeichniss für Reparaturen an fremden Wagen in Deutscher, Französischer und Italienischer Sprache (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3692 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aufnahme der Mecklenburgischen Südbahn in den Verein (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3699 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3722 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3735 vom 9. d. Mts. an alle dem Uebereinkommen über den Dienstdepeschenverkehr beigetretenen Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Entwurf eines neuen Uebereinkommens (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3751 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Album der an den Wagen der Belgischen Staatseisenbahnen angebrachten Achsbüchsen (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3786 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Taubensendungen nach Frankreich (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3815 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3816 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem V. Nachtrag zu dem Verzeichniss gleichnamiger Stationen (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 3829 vom 16. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission ad hoc zur Erledigung des Antrages der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend Ergänzung der Vorschriften sub 2 B der Instruktion für Wagenrevisoren und Abänderung der Bestimmungen in § 15 alin. 1 litt. B des Vereins-Wagenregulativs. Benachrichtigung, dass die in Aussicht genommene Konferenz in Budapest (einen Tag vor der Generalversammlung) unnöthig geworden ist (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3843 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 9. und 10. d. Mts. in Innsbruck abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 18. d. Mts.). — Nächste Sitzung in Düsseldorf am 22. Oktober cr.

Die Oesterreichische Lokalbahn-Gesellschaft.

Der Bericht für 1884 betont zunächst, dass dem Unternehmen aus dem Zusammenbruche der Böhmischen Bodenkreditbank, des Bankiers der Gesellschaft, kein direkter Verlust erwachsen. Fühlbar waren dagegen die indirekten Folgen des Falliments als auch der Zuckerkrisis. Hierdurch wurde die Situation der Gesellschaft erschwert, die für den Geldaufwand für die im Bau befindlichen Strecken Weisskirchen-Wsetin und Tulln-St. Pölten Vorsorge zu treffen hatte. Es ist jedoch der Verwaltung gelungen, dem Geldbedürfnisse in befriedigender Weise zu genügen und wird über die Verwendung der emittirten 5 Millionen Gulden Prioritäten im nächsten Geschäftsberichte Mittheilung gemacht werden. Die Betriebsergebnisse waren minder günstig wegen der bestehenden landwirthschaftlichen Krisis. An den Linien sind indess neue Etablissements im Entstehen, welche die Einnahmen günstig beeinflussen dürften. Die Betriebskosten wurden möglichst herabgedrückt und in dieser Richtung im Vergleiche zu anderen Bahnen ansehnliche Erfolge erzielt. Ueber die Details der Einnahmen wird berichtet:

	fl.	fl.
Caslau-Zawratetz	101 341	+ 6 346 fl.
Chodau-Neudeck	88 060	+ 16 590 „
Elbogen-Neusattel	47 851	+ 8 663 „
Königshan-Schatzlar	39 689	+ 4 434 „
Smidar-Hochwessely	18 837	unverändert
Brandeis-Celakowitz-Mochov . .	34 366	+ 4 466 „
Kaschitz-Radowitz	36 016	+ 4 054 „
Olmütz-Cellechowitz	141 498	—
Ung. Hradisch-Ung. Brod . . .	115 760	—
Böhm. Leipa-Niemes	91 899	—
Weisskirchen-Meseritsch	16 942	(2 Monat).

Dagegen erhöhten sich im Laufe des Jahres die Anlagekapitalien bei einigen der in der Länge unveränderten Linien, so bei Caslau-Zawratetz um 25 320 fl., Chodau-Neudek um 3 855 fl., Brandeis-Celakowitz-Mochov um 2 053 fl., Böhm. Leipa-Niemes um 50 880 fl.

Im einzelnen sagt der Bericht folgendes über die Linien:

Caslau-Zawratetz. Das Erträgniss hat sich um 6 346 fl. über die Ziffer des Vorjahres gestellt, dagegen blieben die Einnahmen der Drahtseilbahn hinter 1883 zurück, da eine Verminderung des Absatzes an Kalkstein aus dem eigenen Bruche eintrat. Der Rückgang findet theilweis in der Eröffnung der Konkurrenzbahn Prelauc-Podol seine Begründung, anderntheils durch die Uebergabe der Pecek-Zasmuker Lokalbahn, an welcher Linie mehrere Kalksteinabnehmer ihre Etablissements haben, an die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn. Die Erhöhung des Baukapitals wurde durch Umbau der Bahnhofsanlage Caslau ver-

ursacht. Die Anlage einiger Verladegleise, sowie die Verbindung mit noch einer Zuckerfabrik und einer Spiritusbrennerei soll dem Verkehr neue Steigerung zuführen. Die Zuckerfabriken an der Linie sind in kapitalskräftigen Händen. Die Rübenkultur der Strecke wird von der allgemeinen Depression weniger getroffen, da der Boden zum Rübenbau ausserordentlich geeignet und die Lage der Bahn in Bezug auf die Exportverhältnisse ungemein günstig ist; auch sind die Rübenfelder grösstentheils Eigenthum von Grossgrundbesitzern, welche durch die Konjunktur nicht in gleicher Weise wie die Kleingrundbesitzer zur Einschränkung des Rübenbaues sich veranlasst fanden.

Chodau-Neudek. Auch in diesem Jahre entstehen neue Etablissements, welche durch Schleppgleise in den Verkehrsrayon werden einbezogen werden können. Es sind dies: eine Porzellanfabrik und eine Kohlenzeche bis Münchhof, eine Cellulosefabrik bei Hammerhäuser, drei Holzschleifereien für Papierstoff, eine Papierfabrik bei Neudek und eine Eisengiesserei des Neudeker Walzwerkes.

Elbogen-Neusattel. In regelmässiger Fortentwicklung haben die Einnahmen pro Bahnkilometer 9 028 fl. betragen, ein bei Sekundärbahnen wohl seltenes Ergebniss. An demselben hatte die Inbetriebsetzung des Flügels zu den Kohlenschächten in Granesau nur geringen Antheil, da die Eröffnung erst im Herbste erfolgte und der Kohlenexport anfangs sich nur schleppend entwickelte. Auch diese Linie, welche hauptsächlich dem Verkehre der Siemens'schen Glashütte in Neusattel, dann der Ausfuhr der Braunkohlenschächte in Neusattel, Grünlas und Granesau, sowie der Elbogener Porzellanfabrik dient, wird von den ungünstigen Verhältnissen der Landwirthschaft nicht beeinflusst. An dieser Linie sind entstanden zwei Kohlenschächte bei Granesau und eine zweite Glashütte desselben Besitzers nächst der Station Helenenschacht.

Königshan-Schatzlar. Die Betriebsergebnisse sind zufriedenstellend. Die Regelmässigkeit des Verkehres und die Höhe der Einnahmen (6 963 fl. 15 kr. pro Kilometer) ermöglichen den Betrieb mit geringen Kosten und sind deshalb die Ergebnisse günstige. Auch hier ist die Verbindung einer Glasfabrik in Schatzlar mittelst Schleppgleise und die Erwerbung eines zur Lagerung von Exporthölzern geeigneten Terrains nächst diesem Gleise in Aussicht genommen, wodurch eine namhafte Steigerung des Verkehrs erzielt werden wird.

Smidar-Hochwessely. Eine weitere Entwickelung ist nicht zu verzeichnen, da die Linie eine Fortsetzung zu anderen Etablissements erhalten sollte, welche jedoch in eine Linie der Böhmischen Kommerzialbahnen einbezogen wurden, so zwar dass die Bahn ein blosser Ansatz blieb.

Brandeis-Celakowitz-Mochov. Aehnlich wie bei Smidar-Hochwessely liegen die Verhältnisse bei dieser Linie. Solange beide Linien in der gegenwärtigen Gestalt bestehen, ist eine Zunahme des Verkehrs nicht zu prognostiziren, auch konnten wegen der Unregelmässigkeiten der Transporte auf diesen von der Zuckerindustrie abhängigen Linien die Betriebskosten nicht wünschenswerth herabgedrückt werden. Die Verwaltung hat mit den Böhmischen Kommerzialbahnen eine Vereinbarung getroffen, wonach die beiden Linien Smidar-Hochwessely und Brandeis-Mochov in das Eigenthum dieser Gesellschaft übergehen, wogegen und gegen eine Aufzahlung von 170 000 fl. die Gesellschaft die Linie Nusle-Modran von den Kommerzialbahnen übernimmt. Durch diesen Tausch gewinnen beide: die Kommerzialbahnen können die Linien an ihr Netz anschliessen; die Lokalbahn aber gewinnt, weil das Erträgniss der Linie Nusle-(Prag)-Modran ein höheres ist, und dieselbe, von der Landeshauptstadt ihren Ausgang nehmend, überdies weiterer Entwickelung fähig erscheint. Die Durchführung dieser Transaktion wird bereits dem Jahre 1885 zu Gute kommen.

Kaschitz-Schönhof-Radonitz. Ungeachtet der Verlängerung um fast 12 km durch die Fortsetzung von Schönhof nach Radonitz, ergab sich in den Einnahmen nur ein Plus von 4 054 fl. 46 kr. Gewisse Frachtenverkehre, auf welche mit Bestimmtheit gerechnet wurde, sind bisher thatsächlich noch nicht zur Erscheinung gelangt, auch weisen die Zuckerfabriken des Bahnrayons einen verringerten Betriebsumfang auf. Diese Verhältnisse werden indess nur transitorischer Natur sein und die fernere Entwicklung der Linie zur Erfüllung der ursprünglichen Annahmen führen. Schon im laufenden Jahre hat eine beträchtliche Zunahme des Verkehres sich gezeigt: eine Kohlengewerkschaft ist in der Abtäufung mehrerer Schächte begriffen, von welchen einer mit der Förderung begonnen hat. Die Gewerkschaft hat sich verpflichtet, ihre Transporte durch die Bahn besorgen zu lassen, sobald das betreffende Verladegleise fertig gestellt sein wird. Man hofft dasselbe noch in diesem Jahre dem Verkehre zu übergeben.

Olmütz-Cellechowitz. Diese Linie stand zum ersten Male ein volles Jahr hindurch im Betriebe und hat pro Kilometer rund 4 000 fl. geliefert, was an sich für den Anfang nicht unbefriedigend ist; es erscheint die Erwartung wohl berechtigt, dass sich das Resultat noch günstiger gestalten werde, wenn nur erst die Kalamität der Landwirthschaft überwunden sein wird. Geplante Erweiterungsbauten, insbesondere die Fortsetzung nach Prossnitz, wurden vertagt. Da jedoch von anderer Seite ebenfalls Bahnbauten in jener Gegend projektirt sind, so dürfte sich wohl eine Kombination ergeben, durch welche den eigenen Zwecken gedient würde. Aus den gleichen Gründen, welche für die Caslauer Strecke gelten, wird auch die Olmützer Linie durch einen Rückgang der Rübenkultur nicht erheblich leiden.

Ungarisch Hradisch-Ungarisch Brod. Die Ertragsverhältnisse dieser Linie, welche gleichfalls das erstemal ein volles Jahr hindurch betrieben wurde, haben den Erwartungen entsprochen. Seitens der Regierung wurde die Einbeziehung dieser Linie in die der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft konzessionirte Transversal-Bahnstrecke bewilligt. Wegen Abtretung der Bahn an die Gesellschaft wurden Verhandlungen gepflogen, welche in Anbetracht des Umstandes, dass die Bahn ausschliesslich der Zuckerindustrie dient, zu einem befriedigenden Resultate geführt haben.

Böhmisch Leipa-Niemes. Ebenso wie bei der vorigen wurden bei dieser als letzten im Laufe des Vorjahres eröffneten Linie die Voranschläge der Einnahmen erreicht, ja übertroffen (91 889 fl. = 5 021 fl. pro Kilometer) und zeigt sich auch im laufenden Jahre eine weitere beträchtliche Zunahme. Die Verkehrsentwickelung und ungünstige Terrainverhältnisse erfordern Vervollständigungs- und Sicherungsbauten durch welche das Kapitalkonto sich um 50 880 fl. erhöhte.

Weisskirchen-Meseritsch. Neu in Betrieb gesetzt ist die Theilstrecke Weisskirchen-Krasna (Meseritsch). Dieselbe hat im November und Dezember eine Einnahme von 16 942 fl. (oder pro Jahr und Kilometer gerechnet 4 082 fl.) abgeworfen. Hierin kann indess keineswegs ein Massstab für die Ertragsfähigkeit der Linie erblickt werden. Die Haupt-Verfrachtungsobjekte, welche aus den Bedürfnissen und Erzeugnissen der Glasfabriken des Becvathales, aus Kalkstein, Baustein, Brenn- und Bauholz, Holz für die Fabrikation gebogener Möbel und letzteren selbst, aus Kohle für die betreffenden Etablissements bestehen werden, sowie der zu erwartende rege Personenverkehr der drei Städte Krasna, Wall. Meseritsch, Wsetin und des Badeortes Roznau sichern dieser Linie eine beträchtlich höhere Einnahmeziffer, welche von den Ergebnissen der Landwirthschaft und der Zuckerindustrie nahezu gänzlich unabhängig ist.

Die Bauthätigkeit der Gesellschaft war eine geringere als in früheren Jahren. Der Granesauer Flügel an der Elbogener Lokalbahn ward vollendet; ebenso die Theilstrecke Weisskirchen-Krasna, deren Fortsetzung gegen Wsetin am 1. Juli 1885 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist. Der Ferdinands-Nordbahn ist das Einlösungsrecht bezüglich dieser Linie zugestanden und war die in Aussicht genommene Einlösung schon auf die Anlage von Einfluss, indem Wünsche der Nordbahnverwaltung berücksichtigt wurden. Inzwischen hat die Legislative dem Abschlusse eines Uebereinkommens zwischen der Staatsverwaltung und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen Ertheilung einer neuen Konzession nach Ablauf des Privilegiums für die Nordbahnlinie ihre Zustimmung gegeben, in welchem der Uebergang der Linie Weisskirchen-Wsetin in das Netz der von der Nordbahn zu erbauenden resp. zu übernehmenden sekundären Linien eventuell vorgesehen ist. Weiter wurde im Berichtsjahre nur noch der Beginn des Baues St. Pölten-Tulln in's Werk gesetzt, deren Konzession der Länderbank in Wien und der Lokal-Eisenbahngesellschaft verliehen worden ist. Der Bau schreitet befriedigend und rasch vorwärts, so dass der Eröffnung der Linie längstens bis 1. August d. J. entgegengesehen werden kann. Das Uebereinkommen mit der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche den Betrieb führen wird, ist in erwünschter Weis zu Stande gekommen.

Zu der Konzession der Lokalbahn Elbogen-Giesshübel sind noch hinzugekommen: Konzession für Budweis-Poric-Salnau und Hannsdorf-Reichsgrenze-Ziegenhals. Diese beiden Allerhöchsten Konzessionen erfolgten auf Grund der Gesetze, welche die Betheiligung des Staatsschatzes an dem Anlagekapital statuiren und speziell die letztere auf Grund des Staatsvertrages, welcher zwischen Oesterreich und Preussen in Betreff der Führung der Theilstrecke Landesgrenze-Ziegenhals auf Preussischem Gebiete, sowie betreffs zweier unter gewissen Voraussetzungen bedingungsweise in Aussicht genommenen Flügelbahnen abgeschlossen worden ist. Was die Ausführung betrifft, so wird es das ernsteste Streben der Verwaltung sein, dem Verlangen der Staatsverwaltung entsprechend, solche baldmöglichst zu realisiren. Doch ist die Gesellschaft in dieser Hinsicht noch durch die Verhältnisse des Kapitalmarktes gehemmt, welche die Beschaffung der erforderlichen Baugelder erschweren, anderseits wird ein grösseres Entgegenkommen der Interessenten erfordert, bei welchen bisher meist nur geringe Unterstützung gefunden wurde. Unter allen Umständen wird es die Verwaltung als ihre Pflicht betrachten, für die Neubauten in einer Weise zu

sorgen, welche jede Schmälerung des Aktienerträgnisses ausschliesst. — Die Bahnen vereinnahmten in 1884 insgesammt 752 752 fl.; dazu Vortrag 5 285 fl.; Zinsen 31 144 fl.; Diverse 83 022 fl.; Summa 872 204 fl. Davon Betriebsunkosten 335 138 fl.; Erneuerungsfonds 37 807 fl.; bleibt Gewinn 499 258 fl. zur Verfügung der Generalversammlung.

Statistik des Böhmischen Braunkohlen-Verkehres im Jahre 1884.

Die Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat vor kurzem die Statistik des Böhmischen Braunkohlenverkehrs im Jahre 1884 veröffentlicht, welche wie die der Vorjahre mit anschaulichen graphischen Darstellungen illustrirt ist. Als Einleitung wird eine Statistik der Kohlenproduktion im Jahre 1883 vorausgeschickt.

Hiernach wurden in 1883 gefördert im Elbogen-Falkenauer Revier mit 3 049 Arbeitern 793 415 t, im Teplitz-Brüx-Komotauer Revier mit 12 532 Arbeitern 6 354 715 t. Es ergibt sich gegen das Jahr 1882 eine Vermehrung der Produktion beim ersten Revier um 57 398 t, beim zweiten um 643 648 t. Der Geldwerth nach den Mittelpreisen am Erzeugnissort betrug im ersteren Reviere 188 kr. pro Tonne, im letzteren 133 kr. pro Tonne. Die gesammte Produktion vertheilt sich auf die einzelnen Berg-Revierämter wie folgt:

Revier-Bergämter	Kohlenbergbau-Unternehmungen im Betriebe	1883 Produktionsmengen	Verbrauch im Inland	Verbrauch im Ausland	in Prozenten Inland	in Prozenten Ausland
		Metrische Tonnen				
Falkenau .	27	455 838	231 817	224 021	50,9	49,1
Elbogen .	27	337 577	255 148	82 429	75,6	24,4
Komotau .	40	247 523	183 189	64 334	74	26
Brüx . .	51	3 819 010	1 983 607	1 835 403	52	48
Teplitz . .	48	2 288 182	1 035 629	1 252 553	45,3	54,7
Summa	193	7 148 130	3 689 390	3 458 740	59,5	40,5

Was den Kohlenabsatz im Jahre 1884 anlangt, so werden folgende Ziffern mitgetheilt. Es wurden von den Kohlenwerken direkt aufgegeben:

Aufgabebahnen	Aufgabemengen in metr. Tonnen	in Prozenten	Differenz gegen 1881	Gesammt-Kohlenverfrachtung
			Metrische Tonnen	
Aussig-Teplitz . . .	3 768 241	60,8	— 11 745	3 769 990
Buschtěhrad	579 744	9,4	+ 39 178	1 051 140
Oesterr. Nordwestb. .	644	—	— 59	812 570
Dux-Bodenbach . .	1 490 552	24	+ 96 172	1 491 275
Pilsen-Priesen . . .	97 454	1,6	— 18 910	226 308
Prag-Dux	260 880	4,2	— 29 419	603 821
Summa	6 197 515	100	+ 139 446	—

Diese Ziffern zeigen eine wenn auch nicht bedeutende Zunahme. Die allgemeine Depression in den wirthschaftlichen Verhältnissen hat auch hier eingewirkt.

Absatz und Verkehr im Jahre 1884 wurde in den ersten Monaten durch den aussergewöhnlich milden Winter nicht wenig beeinträchtigt, so dass man noch bis über die erste Hälfte des Jahres hinaus einem ungünstigen Abschlusse fast mit Sicherheit entgegensah. Indessen wirkte jedoch der fast ununterbrochene Schifffahrtsverkehr, mit sehr geringen Frachtentarifen einsetzend, einigermassen ausgleichend auf die Minderverfrachtungen der vorhergegangenen Monate. Nicht so der Inlandverkehr, welcher infolge eingetretener wirthschaftlicher Krisen gegen 1883 zurückblieb. Der direkte Auslandverkehr, u. z. vorzugsweise jener nach Bayern und Sachsen, zeigte im letzten Vierteljahre eine ungewöhnliche Lebhaftigkeit, so dass hier das Endresultat ein günstiges zu nennen ist, da mit einer ziemlich ansehnlichen Mehrverfrachtung abgeschlossen wurde. Der bemerkenswertheste und wegen seines in Wasserstand und Geschäftskonjunktur begründeten unregelmässigen Verlaufes die höchsten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Transportanstalten erfordernde Verkehr ist der Elbeverkehr. Er erreichte die hohe Ziffer von 1 284 600 t, von denen 99 pCt. nach Deutschland transportirt wurden. Die erweiterten Umschlagsanlagen in Aussig, der fortgesetzte Bau neuer Schiffe, die ausserordentliche Billigkeit des Schiffstransportes dürften noch weitere Steigerungen dieses Verkehres herbeiführen.

Der diesjährigen Broschüre sind zwei graphische Darstellungen, u. z. erstens über Produktion und Geldwerth der Braunkohle des östlichen Beckens seit 1860, zweitens über den Aussig-Teplitzer Verkehr seit 1870 beigegeben; in einem der nächsten Jahrgänge sollen ähnliche Darstellungen über den Kohlenverkehr anderer Aufgabebahnen folgen, um ein schnell erkennbares, übersichtliches Bild der Steigerungen des Braunkohlenverkehrs zu schaffen.

Die Empfangsbahnen und Frachtenmengen im Böhmischen Braunkohlenverkehr im Jahre 1884 zeigt die nachfolgende Zusammenstellung:

Inländische Bahnen:	1884 Metr.	gegen das Vorjahr Tonnen
Aussig-Teplitzer Eisenbahn inkl. Elbeverkehr	1 383 955	+ 50 611
Böhmische Nordbahn	396 734	+ 12 801
Buštěhrader Eisenbahn	351 048	+ 17 158
Oesterr. Nordwest- u. Südnordd. Verbindungsb.	321 587	— 25 838
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn	308 219	— 1 108
Oesterreichische Lokalbahnen	11 491	+ 3 643
Böhmische Kommerzialbahnen	11 113	— 11 358
Südbahn	3 318	+ 1 194
Böhmische Westbahn	2 546	— 11 560
Wien-Pottendorfer Eisenbahn	348	+ 348
Kremsthalbahn	86	—
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	100	+ 100
Dux-Bodenbacher Eisenb. inkl. Elbeverkehr .	419 230	+ 16 296
Prag-Duxer Eisenbahn	339 281	— 42 127
Eisenbahn Pilsen-Priesen (-Komotau)	129 924	— 4 320
Kaiser Franz-Josefbahn	72 512	— 41 029
Rakonitz-Protiviner Eisenbahn	30 751	+ 4 130
Kaiserin Elisabethbahn	11 168	— 3 457
Vorarlberger Eisenbahn	1 410	+ 460
Niederösterreichische Staatsbahn	263	+ 263
Kronprinz Rudolfbahn	187	— 33
Ausländische Bahnen:		
Kgl. Sächsische Staatsbahnen	1 244 752	+ 27 970
Kgl. Preuss. Staatsbahnen und unter Preuss. Staatsverwaltung stehende Privatbahnen .	581 886	— 2 599
Kgl. Bayerische Staatsbahnen	385 567	+ 37 154

Mit kleineren Ziffern folgen dann noch 16 Deutsche Eisenbahnen. Von der gesammten Produktion gingen zu Wasser nach Deutschland 1 284 604 metr. Tonnen, d. i. um 77 392 metr. Tonnen mehr als im Jahre 1883. An der Elbe allein wurden in Deutschland 982 533 metr. Tonnen ausgeladen.

Werrabahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

In den ersten sieben Monaten des Jahres 1884 haben Verkehr und Einnahmen die in den gleichen Monaten des Jahres 1883 erreichte Höhe noch und zwar die Einnahmen um 2 590 *M.* überschritten. Mit dem 1. August 1884 aber — dem Tage der Verkehrseröffnung der ganzen Strecke Neudietendorf-Ritschenhausen — ist ein beträchtlicher Theil des Verkehrs der Werrabahn auf dieselbe übergelenkt worden. Der Verkehr und die Einnahmen der Werrabahn haben daher in den letzten fünf Monaten des Jahres 1884 einen bedeutenden Rückgang, die Einnahmen um 340 233 *M.*, erfahren. Die Betriebseinnahmen sind im ganzen Jahre im Personenverkehr um 15 707 *M.*, im Gepäckverkehr um 2 902 *M.*, im Güterverkehr um 304 910 *M.*, im Viehverkehr um 13 969 *M.* und die sonstigen Einnahmen um 13 174 *M.*, in Summa um 350 816 *M.* zuzüglich der Nebeneinnahmen zurückgegangen. Die Betriebsausgaben haben sich — infolge der durch die Eröffnung der Strecke Neudietendorf-Ritschenhausen bewirkten Verkehrsverminderung und dadurch bedingten Verminderung der Züge auf der Strecke Eisenach-Meiningen (um 2 Stück in jeder Richtung seit 1. August 1884) um 111 707 *M.* verringert. Durch die Herabsetzung des Zinsfusses von 4½ pCt. auf 4 pCt. des nach der Ausloosung pro 1884 noch 9 216 600 *M.* betragenden Prioritätsanlehens werden pro Jahr zunächst 46 083 *M.* an Zinsen erspart. Nach Abrechnung der Zins- und Tilgungsrente für das Prioritätsanlehen, des statutenmässigen Beitrags zum Reservefonds und der Eisenbahnsteuer und unter Zurechnung des Ueberschusses von 7 081 *M.* aus 1883 blieben noch 624 624 *M.* zur Verfügung. Von diesem Betrage wurde eine Dividende von 4 pCt., in Summa 600 828 *M.* gewährt und der dann verbleibende Rest von 23 796 *M.* auf neue Rechnung übertragen. An Betriebsmitteln waren 8 Personenzugsmaschinen mit 8 Tendern, 13 Güterzugsmaschinen mit 12 Tendern und 16 Tendermaschinen, 53 Personen-, 15 Gepäck-, 3 Pferdetransport-, 254 gedeckte Güter-, 2 Biertransport-, 285 offene Güter- und 62 Langholzwagen vorhanden.

Im Personenverkehr wurden 675 495 (gegen 647 362 im Vorjahre) Reisende befördert und es ergaben sich 20 460 329 Personenkilometer (gegen 20 499 713). Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 890 225 *M.* (gegen 905 932 *M.*). Es wurden mithin 28 133 Personen mehr als im Vorjahre befördert, dagegen 39 384 Personenkilometer weniger zurückgelegt und 15 706 *M.* weniger vereinnahmt.

Im Güterverkehr betrug die Beförderung an Eilgütern 4 626 t (gegen 5 244 t) und an Frachtgütern 484 401 t (gegen 554 413 t). Dieselben legten zurück a) die Eilgüter 255 098 tkm (gegen 320 821 tkm), b) die Frachtgüter 28 898 749 tkm (gegen 34 300 871 tkm). Die Einnahmen inkl. der Entschädigung für Beförderung der Postgüter bezifferten sich auf in Summa 1 847 698 ℳ (gegen 2 152 608 ℳ). Es sind daher im Berichtsjahre 70 610 t und 5 467 845 tkm weniger befördert und 304 910 ℳ weniger eingenommen worden. Im Viehverkehr wurden 39 940 Stück (gegen 49 848 Stück) und hierfür 62 856 ℳ (gegen 76 825 ℳ) vereinnahmt. In Summa bezifferte sich die Einnahme auf 3 148 758 ℳ (gegen 3 499 574 ℳ) und betrug pro Lokomotivnutzkilometer 448,56 ₰ (gegen 511,37 ₰). Die Betriebskosten betrugen dagegen für die allgemeine Verwaltung 177 146 ℳ (gegen 186 912 ℳ), für die Bahnverwaltung 749 933 ℳ (gegen 745 484 ℳ), für die Transportverwaltung 1 189 345 ℳ (gegen 1 295 736 ℳ), in Summa 2 116 425 ℳ (gegen 2 228 132 ℳ), es entfielen mithin auf den Nutzkilometer für die allgemeine Verwaltung 25,23 ₰ (gegen 27,31 ₰), für die Bahnverwaltung 106,83 ₰ (gegen 108,93 ₰), auf die Transportverwaltung 169,43 ₰ (gegen 189,33 ₰). Der Ueberschuss stellte sich pro Nutzkilometer auf 147,07 ₰ (gegen 185,80 ₰). Die Betriebskosten erforderten vom Bruttoertrage 67,21 pCt. (gegen 63,64 pCt.). Gegen das Vorjahr ist die transportirte Nettolast um 5 669 822 tkm, die Gesammteinnahme um 350 816 ℳ, die Ausgabe um 111 706 ℳ zurückgegangen. Für den Nutzkilometer stellte sich die Einnahme um 63,81 ₰, die Ausgabe um 15,91 ₰, der Ueberschuss um 38,73 ₰ niedriger. Die Betriebskosten erforderten vom Bruttoertrage 3,57 pCt. mehr.

Ueber die im Gebiete der Werrabahn projektirten Anschlussbahnen besagt der Geschäftsbericht, dass der Bau der Bahn Sonneberg-Lauscha seitens der Werrabahn bereits in Angriff genommen sei, wegen Uebernahme des Baues und Betriebes der Bahn Themar-Schleusingen seien die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen und über die Bahnen Hildburghausen-Heldburg-Friedrichshall, Rodach-Coburg-Rossach und Immelborn-Liebenstein seien weitere Mittheilungen nicht eingegangen.

Erzherzog Albrecht-Bahn.

Der Geschäftsbericht pro 1884 erwähnt, dass die bis 31. Juli 1884 die Geschäfte leitende K. K. Ministerialkommission von da ab die Leitung an die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen abtrat. Die Betriebsleitung wurde sodann von einer der K. K. Generaldirektion unterstellten, in Lemberg errichteten K. K. Eisenbahnbetriebs-Direktion — welche auch noch für die Dniester Bahn und die Linie Stanislau-Husiatyn fungirt — geführt; hierauf rekapitulirt der Bericht die Bestimmungen des Gesetzes über die Einlösung und erklärt, dass die Verwaltung für den Fall der Einlösungsverhandlungen die in der vorigen Generalversammlung sowie in einem Promemoria an den Handelsminister zum Ausdruck gebrachten Anschauungen zur Geltung zu bringen bestrebt sein werde. Die Einnahmen betrugen 775 500 fl., die Ausgaben 664 016 fl., es ergibt sich sonach eine Mehreinnahme von 111 484 fl. Hiervon sind sonstige Auslagen im Betrage von 35 497 fl. zu bestreiten, so dass ein Ueberschuss von 75 986 fl. verbleibt. Die Staatsgarantie musste mit 878 150 fl. in Anspruch genommen werden. Im Jahre 1883 betrugen die Einnahmen 787 847 fl., die Ausgaben 587 498 fl. Dasselbe war also günstiger als das Jahr 1884. Für die Aktionäre verbleiben im ganzen nur 85 990 fl., wonach sich eine Verzinsung der Aktie mit 1,415 pCt. ergeben würde. Die Verwaltung beantragt jedoch, den Spezialreservefonds in Anspruch zu nehmen, um den Jahreskoupon mit 2 fl. Silber einlösen zu können. Dies geschehe zur Wahrung der Kontinuität der Rente der Aktionäre, sowie in der Erwägung, dass ein Hauptmoment für die Reduktion der Erträgnisse des abgelaufenen Jahres in der abnormen Höhe des Goldagios gelegen sei, dessen Sinken in der nächsten Zeit zu erwarten ist, sowie in der weiteren Erwägung, dass durch den Spezialreservefonds, welcher freies Eigenthum der Gesellschaft ist und dessen Entstehung vorwiegend darauf zurückzuführen ist, dass die Aktienkoupons durch eine Reihe von Jahren überhaupt nicht zur Einlösung gelangten, anstandslos dazu herangezogen werden kann, um die Rente des Aktionärs bei vorübergehender Reduktion des Erträgnisses auf gleicher Höhe zu erhalten. Die neuen Aktienkoupons werden zum Unterschiede von den früheren nicht mehr auf 5 fl. in Silber lauten, sondern mit einem, den geänderten Verhältnissen entsprechenden Texte zur Ausgabe gelangen.

Die Strassenbahnen der Schweiz.

Der Betrieb der Schweizerischen Strassenbahnen umfasst ein Netz von 12 km in Genf und von 3 km in Biel.

Die Genfer Linie beginnt in Carouge, durchschneidet die Stadt, zweigt auf dem andern Ufer der Rhône nach dem Bahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeer Eisenbahn ab und endigt auf Französischem Gebiet in Annemasse. Die Strecke ist fast auf ihrer ganzen Ausdehnung zweigleisig. Die Bahn wird abwechselnd mit Pferden oder Dampfmaschinen betrieben. Der Gebrauch dieser Maschinen, die drei Wagen mit je etwa 30 Personen fortzubewegen vermögen, ermöglicht es, einer Ueberfüllung an Tagen mit grossem Zudrang vorzubeugen und allen Erfordernissen des Dienstes gerecht zu werden.

Die Zahl der beförderten Personen belief sich im Jahre 1884 auf 3 450 000 bezw. auf 9 452 pro Tag.

An Betriebseinnahmen wurden im ganzen im Jahre 1883 507 023 Frcs., im Jahre 1884 552 266 Frcs. erzielt, was eine Mehreinnahme von 45 243 Frcs. für 1884 ergibt. „Le génie civil“.

Südafrika.

Eisenbahnkonzession.

Nach einer Meldung des „Manchester Guardian“ hat die Portugiesische Regierung einer Anzahl von Amerikanischen Kapitalisten, die sich gegenwärtig in England befinden, eine Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Lourenco Marques nach dem Lebombo Gebirge, eine Entfernung von 50 Meilen, ertheilt. Dort wird beabsichtigt, die nach Pretoria laufende Eisenbahn, wenn eine solche angelegt werden sollte, anzuschliessen, wodurch das ganze Innere von Südafrika mit Delagoa-Bai in Verbindung gebracht werden würden. Es sind bereits Kontrakte zum Bau der kürzeren Linie, die in ungefähr zwei Jahren fertiggestellt sein dürfte, unterzeichnet worden.

Haftung.

v. O. **Kausalzusammenhang zwischen der Unterlassung von Schutzmassregeln und der eingetretenen Verletzung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach den Feststellungen des Berufungsrichters ist der Kläger, welcher am 31. März 1882 im Dienst des Beklagten mit anderen Arbeitern bei der Abgrabung eines Kiesberges beschäftigt war, an diesem Tage durch eine von oben herabstürzende Kiesmasse schwer verletzt worden. Der Berufungsrichter hat den Beklagten zur Entschädigung des Klägers für verpflichtet erachtet, indem er den Unfall auf ein Verschulden des Aufsehers des Beklagten zurückführt. Auf Grund der Beweisverhandlungen sieht er als erwiesen an, dass die am Kiesberg mit dem Abgraben des Kieses und dem Verladen desselben auf Eisenbahnwagen beschäftigten Arbeiter in einem Raume gestanden haben, welcher nur 2 m breit und nur nach einer schmalen (Quer-) Seite offen gewesen ist, während zwei Seiten durch den Berg und die dritte (Längs-) Seite durch eine Reihe zusammenhängender Eisenbahnwagen geschlossen gewesen sind. Der Berufungsrichter findet das Verschulden des Aufsehers darin, dass die Wagen nicht in Zwischenräumen aufgestellt gewesen sind, damit sich die Arbeiter bei einem Erdsturz, dessen Möglichkeit bei einer Arbeit dieser Art hätte berücksichtigt werden müssen, hätten retten können. Der Berufungsrichter ist ferner des Erachtens, dass dieses Verschulden des Aufsehers als die Ursache der Verletzung anzusehen sei. Richtig sei zwar — so wird in dem angefochtenen Urtheile erwogen — dass nicht nachgewiesen sei, ob Kläger sich gerettet haben würde, falls die Wagen mit Zwischenräumen aufgestellt worden wären, es sei sogar die Möglichkeit zugegeben, dass er trotzdem verunglückt wäre. Darauf könne jedoch nichts ankommen; sicher sei, dass Kläger in die Lage, in welcher er verunglückte, durch Verschulden des Aufsehers gebracht sei und dass er unter den thatsächlich eingetretenen, als möglich vorauszusehenden Umständen in dieser Lage nothwendigerweise verunglücken musste. Bei dieser Sachlage aber könne derjenige, welcher für dieses Verschulden verantwortlich sei, die Ersatzpflicht nur ablehnen, wenn er seinerseits nachweise, dass dieses Verschulden ohne jeden Einfluss geblieben sei, weil der Unfall dennoch eingetreten wäre. — Diese Erwägungen können nicht für rechtsirrthümlich erachtet werden. Wie das Reichsgericht bereits angenommen (Entsch. Bd. I S. 271) kann in den Fällen, in welchen es sich um die Unterlassung solcher Schutzmassregeln handelt, welche nur einen relativen Schutz gewähren, die Feststellung, dass bei Anwendung dieser Massregel absolut der Unfall nicht eingetreten wäre, nicht gefordert werden. Ein derartiger Beweis ist der Natur der Sache nach unmöglich. Es muss vielmehr genügen, wenn, wie vorliegend geschehen, festgestellt wird, dass durch die Unterlassung der Schutzregel der Arbeiter in eine Lage gebracht ist, in welcher er bei Eintritt des als möglich vorauszusehenden schädigenden Ereignisses nothwendig verunglücken musste. Ist dies nachgewiesen, so muss nach der Natur aller menschlichen Erkenntniss angenommen werden, dass ein Kausalzusammenhang zwischen dem eingetretenen Unfall und der unterlassenen Anwendung der Schutzmassregel besteht, solange nicht von Seiten des Beklagten der Gegenbeweis geführt wird, dass die Beschädigung des Klägers trotz Anwendung der Schutzmassregeln nach den Umständen des konkreten Falles eingetreten sein würde. Die blosse Möglichkeit, dass diese trotzdem hätte eintreten können, genügt nicht, den aus der Sachlage gezogenen Schluss auf ein Bestehen des Kausalzusammenhanges zwischen dem Unfall und dem Ver-

schulden zu erschüttern." (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 10. Oktober 1884. Rep. U. 59/84; Seuffert, Archiv. N. F. Bd. X S. 147 f.).

Litteratur.

No. 55 und 56 des in Essen erscheinenden Fachblattes „Glückauf", Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen, zugleich Organ des Vereins für die bergbaulichen Interessen (pro Quartal 1 *M.* 50 ₰ in der Expedition und 1 *M.* 85 ₰ durch die Post bezogen), enthalten:

Patentanmeldungen und Patentertheilungen. — Dynamitschüsse beim Steinkohlenbergbau. — Die Eigenschaften feuerfester Materialien und die Verwendung derselben in der metallurgischen Industrie. — Der Oberschlesische Steinkohlenmarkt im Juni 1885. — Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. — Korrespondenzen. — Nachweisung über die Kohlenbewegung in dem Ruhrorter Hafen. — Submissionen. — Magnetische Beobachtungen. — Inserate.

Patentanmeldungen und Patentertheilungen. — Dynamitschüsse beim Steinkohlenbergbau. — Zum neuen Aktiengesetz. — Ueber den internationalen Schifffahrtskongress in Brüssel. — Die Verwendung des Eisens bei Bauten. — Englands Produktion an Mineralien. — Statistik der Amerikanischen Eisen- und Stahlindustrie. — Ein- und Ausfuhr von Steinkohlen etc. im Deutschen Zollgebiet. — Eisen- und Metallmarkt. — Korrespondenzen. — Submissionen. — Generalversammlungen. — Magnetische Beobachtungen. — Inserate.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die bisher nur für den Personen- und Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete, zwischen Posen und Samter gelegene Haltestelle Pamiatkowo, welche neuerdings die Schreibweise „Pamiontkowo" erhalten hat, ist — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau am 10. d. Mts. auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 17. Juli 1885.

Die Haltestelle Birthen, welche seit dem 20. Mai v. J. provisorisch für den Personenverkehr eröffnet ist, wird — nach einer Mittheilung der Direktion der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft — vom 1. August d. J. ab auch für den Eil- und Frachtgutverkehr eingerichtet. Die in Betracht kommenden Entfernungen betragen von Birthen nach Büderich 4 km und von Birthen nach Xanten 6 km.

Berlin, den 19. Juli 1885. (1532)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Güterverkehr.

Neben mehrfachen, fortan in Kraft tretenden Frachtermässigungen für Dresden Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) im **Bromberg-Sächsischen Vieh- etc. Verkehr** kommen mit dem 1. September cr. auch einzelne erhöhte Frachtsätze für vorgenannte Station zur Einführung. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 11. Juli 1885. (1533J)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli ab wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs G für **Schwefelkies-Sendungen** von Grevenbrück nach Menden von 0,29 auf 0,27 *M.* für 100 kg ermässigt.

Elberfeld, den 14. Juli 1885. (1534)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher, Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer, Niederländisch-Südwestdeutscher, Niederländisch - Schweizerischer, Niederländisch-Bayerischer Verkehr. Verkehr mit Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Die für die Station Nymegen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verkehre (Verkehr mit Badischen, Elsass-Lothringischen, Hessischen, Main-Neckarbahn, Pfälzischen und Württembergischen Stationen) sowie im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verkehre mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. bestehenden Frachten treten am 1. September d. J. ausser Gültigkeit.

Vom letztern Tage ab wird genannte Station in die betreffenden Niederländisch-Bayerischen bezw. Südwestdeutschen und Schweizerischen Verkehre mit solchen Stationen einbezogen, welche seither Transporte zu verzeichnen hatten.

Die bezüglichen Tarife bezw. Nachträge, welche die neuen theilweise ermässigten Frachten für Nymegen enthalten, liegen in unserem Tarifbüreau zur Einsicht offen.

Köln, den 16. Juli 1885. (1535)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Im **Ostdeutsch-Böhmischen Verbande** gelangen für Schieferthon bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür bis auf Weiteres folgende Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung:

Rakonitz-Brieg 1,25 *M.* pro 100 kg
do. -Gleiwitz 1,39 „ „ 100 „

Breslau, den 16. Juli 1885. (1536)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
für die Deutschen Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr: Breslau- und Bromberg - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten in den rubrizirten Verkehren Aenderungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger ein.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 17. Juli 1885. (1537)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Preussisch - Thüringischer und Stettin-Berlin - Thüringischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit treten in den rubrizirten Verbänden Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebs-Reglement ein.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 17. Juli 1885. (1538)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Wir bringen hiermit zur Kenntniss des Publikums, dass die im Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahnen bestehenden Transitsätze für Ludwigshafen, Mannheim Badische Bahn und Mannheim Hessische Ludwigsbahn mit Wirkung vom 1. September d. Js. zur Aufhebung gelangen.

Giessen, den 18. Juli 1885. (1539)

Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Deutsch - Belgischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. an wird die Nomenklatur des Ausnahmetarifs 10 für die Beförderung von Spielwaaren, Farbwaaren, leonischen Drahtwaaren, Griffeln, Schiefertafeln und Märbeln aufgehoben und durch folgende neue Fassung ersetzt:

„Ausnahmetarif 10 für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren als:

a) Spielwaaren und damit verwandte Artikel, Holzdraht, Holzdrahtwaaren, Masken, Schreibutensilien (Bleistifte, Federkasten, Metalltafeln, Pennale, Schieferkasten), Tuschkasten, Glasperlen und Wachsperlen,
b) Farben (Farbwaaren), Griffel, leonischer Draht (Drahtwaaren), Märbel, Schiefertafeln und Wetzsteine,

bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 5 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen.

Anmerkung: Als Spielwaaren sind anzusehen:

Kleinere Gegenstände aus Holz, Leder, Metall, Papier, Papiermasse, Pappe etc. (Diese Stoffe auch in Verbindung mit einander, sowie mit Geweben, Glas, Knochen, Muscheln, Porzellan, Steingut, Thon u. s. w.)"

Köln, den 22. Juli 1885. (1540)

Namens der Verbands-Verwaltungen.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Vom 1. August cr. ab findet auf Station Präsident des diesseitigen Verwaltungsbezirks auch die Abfertigung von **lebenden Thieren**, jedoch nur solcher, welche auf dem an diese Station angeschlossenen

Viehhofe der Stadt Bochum zur An- bezw. Auslieferung kommen, statt.

Das Nähere dieserhalb ist bei der Güterexpedition der genannten Station und in unserm Geschäftslokale hierselbst zu erfahren.

Köln, den 17. Juli 1885. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 20. d. Mts. treten ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für die **Beförderung von Torfstreu zum See-Export** in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Augustfehn, Leer, Oldenburg, Rastede und Zwischenahn der Oldenburgischen Bahn nach Station Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn in Kraft, welche nur bei nachgewiesener Weiterbeförderung zur See im Rückerstattungswege Anwendung finden. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 18. Juli 1885. (1542)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Die Station Oberkochen der Württembergischen Staatsbahn wird mit sofortiger Gültigkeit in den im **Sächsisch-Württembergischen Güterverkehre** bestehenden Ausnahmetarif No. 6 für Steinkohlen und Kokes etc. einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen Borna, Lugau, Meuselwitz, Oelsnitz bei Lichtenstein, Rehmsdorf, Rositz und Zwickau, sowie bei der Württembergischen Station Oberkochen zu erfahren.

Weiter wird veröffentlicht, dass der im Tarife für obengenannten Verkehr Seite 76 verzeichnete Frachtsatz Blaubeuren-Wolfsgrün Stückgut mit Gültigkeit vom 1. September d. Js. ab von 4,49 auf 5,49 ℳ pro 100 kg berichtigt wird.

Dresden, am 18. Juli 1885. (1543)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. Tschirschky.

Generaldirektion der K. B. Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung. Am 1. künftigen Monats tritt zu Theil II des **Deutsch-Italienischen Gütertarifs** vom 1. Oktober 1882 der VI. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge I—V enthält.

München, den 15. Juli 1885. (1544)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für Petroleumsendungen, welche in Ludwigshafen nach Westschweizerischen Stationen zur Auflieferung gelangen, wird am 20. Juli d. Js. für die Strecke Ludwigshafen-Basel Badische Bahn ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz eingeführt, welcher auch auf die bis Basel in Cisternenwagen zur Beförderung gelangenden Petroleumsendungen nach der Westschweiz Anwendung findet.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Ludwigshafen und Basel Badische Bahn.

Karlsruhe, den 16. Juli 1885. (1545)
Generaldirektion der Grossh. Badischen
Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Zu dem am 1. Juni 1883 erschienenen Bayerisch - Belgisch - Englischen Gütertarif tritt mit Gültigkeit vom 1. August d. J. der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält eine neue Nomenklatur des auf Seite 179 des Haupttarifs vorgesehenen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Spielwaaren, Farbkasten, Farbwaaren, leonischen Drahtwaaren, Griffeln, Schiefertafeln und Märbel, dann die Aufnahme der Station Terneuzen transit in die Ausnahmetarife

1. für die Thüringer Waldartikel,
2. für rohe Baumwolle und
3. für Lithographiesteine,

ferner Aenderungen Belgischer Stationsbezeichnungen und endlich

Ergänzungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten Belgischen Stationen.

Köln, den 22. Juli 1885. (1546)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach den Stationen Elz, Hadamar und Staffel. Die Frachtsätze für die Stationen Elz, Hadamar und Staffel im Saarkohlentarife No. 18 nach Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. vom 1. April 1883 treten am 1. September d. Js. ausser Kraft.

Von diesem Zeitpunkte ab kommen für die genannten Stationen die zum Theil höheren Frachtsätze des Ausnahmetarifs B im Heft 3 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs vom 1. April 1883 zur Anwendung.

Ab Grube Dudweiler und König findet eine direkte Expedition nach Elz, Hadamar und Staffel vom 1. September d. J. nicht mehr statt. Etwaige Transporte werden unter den bekannten Bedingungen auf Station Dudweiler bezw. Neunkirchen umkartirt.

Köln, den 15. Juli 1885. (1547)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. In den Ausnahmetarif No. 9 der Südwestdeutsch - Schweizerischen Gütertarife I A und I B—F vom 1. März l. J. ist für den Transport von Steinen des Spezialtarifs III von St. Triphon, Station der Westschweizerischen Bahnen, nach Mannheim und Ludwigshafen ein Frachtsatz von 181 Cts. pro 100 kg aufgenommen worden.

Karlsruhe, den 13. Juli 1885. (1548)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Bergisch-Märkisch- und Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Steinkohlenverkehr via Bleyberg bezw. Herbesthal. Am 1. September d. J. werden die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie von Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Givet (transit), Station der Belgischen Nordbahn, via Bleyberg bezw. Herbesthal ausser Kraft treten und an deren Stelle von genanntem Tage ab die Tarifsätze für 1 Doppelwagen (10 000 kg) allgemein zur Berechnung kommen, womit Frachterhöhungen von 5 bis 13 Franken pro Wagen verbunden sind.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 15. Juli 1885. (1549)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. August l. J. tritt für den Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen Verbandsverkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher auch direkte Frachtsätze für die diesseitige Station Reichenberg enthält.

Exemplare dieses Tarifes erliegen bei der unterzeichneten Direktion und in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit.

Wien, am 14. Juli 1885. (1550)
Die Direktion.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. August 1885 tritt unter Aufhebung des seit 1. Juli 1884 gültigen gleichnamigen Ausnahmetarifes sammt des hierzu erschienenen Nachtrages I ein neuer Ausnahmetarif für Grosshornvieh-Transporte in Wagenladungen von Galizien sowie von den Stationen Krakau und Oswięcim der a. p. Kaiser Ferdinands - Nordbahn nach Wien (St. Marx) via Süssenbrunn in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden.

Wien, den 17. Juli 1885. (1551)

Zu dem im **Ungarischen Eisenbahnverbande** vom 1. August 1883 gültigen Ausnahmetarif für Privat-Salzsendungen tritt am 1. August l. J. der Nachtrag III in Kraft, welcher Aufnahme neuer Stationen und Aenderungen von Tarifsätzen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer kommerziellen Abtheilung zu beziehen.

Budapest, am 16. Juli 1885. (1552)
Die Direktion.

Mit dem Tage der Eröffnung der unter unserer Verwaltung stehenden Ujszász-Jász-Apáthier Eisenbahn treten die Tarife dieser Bahn für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie für den Gütertransport in Wirksamkeit.

Exemplare dieser Tarife sind im Tarifbüreau der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu beziehen.

Budapest, am 8. Juli 1885. (1553)
Die Direktion.

Mit Wirkung vom 15. d. M. gelangt an Stelle desjenigen vom 15. Oktober v. J. ein neuer Tarif zur Einführung für die Beförderung von Gütern aller Art, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im **Lokalverkehr** auf sämmtlichen Strecken der „Geldersch-Overysselschen“ Lokalbahn, sowie im direkten Verkehre zwischen den an diesen Strecken belegenen Stationen einerseits und den übrigen Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Amsterdam, 14. Juli 1885. (1554)
Die Spezial-Direktion der Holländischen
Eisenbahn-Gesellschaft.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. August a. c. gelangt ein Nachtrag I zum Tarife und der Antheilstabelle für den Galiz.-Böhmischen Personenverkehr, enthaltend Fahrpreise für direkte Billets I., II. und III. Klasse zwischen Karlsbad, Franzensbad, sowie Eger einerseits und Oderberg andererseits zur Einführung.

Wien, den 10. Juli 1885. (1555)

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Altona-Kieler Eisenbahn. Die diesjährige Ausloosung der Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat am 2. d. Mts. stattgefunden und sind in derselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritäts - Obligationen I. Emission, mit Zinskoupons No. 4—20 und Talon (19. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thlr. oder 450 ℳ
No. 22 35 155 166 261 351 368 489 490 648 663 950 1119 1129 1142 1432 1475 1614 1755 1945 1958 1982 2036 2153 2346 2382 2419 2504 2536 2660 2712 3040 3199 3321 3639 3739 3944 3989 4024 4179 4290 4296 4490 4583 4599 4784 4824 4871 4878 4892.

25 Stück à 300 Thlr. oder 900 ℳ
No. 5050 5059 5085 5188 5242 5454 5477 5489 5554 5572 6026 6040 6047 6066 6119 6250 6260 6327 6354 6468 6661 6733 6738 6946 7057.

10 Stück à 750 Thlr. oder 2250 ℳ
No. 7520 7616 7882 8346 8369 8371 8374 8393 8396 8433.

5 Stück à 1500 Thlr. oder 4500 ℳ
No. 8588 8783 8825 8905 8935.

2. 4½ pCt. konvertirte, früher 5 pCt. Prioritäts-Obligationen II. Emission mit Zinskoupons No. 18 bis 20 und Talon (15. Ausloosung).

I. Theil.

130 Stück à 100 Thlr. oder 300 ℳ.

No. 70 95 148 200 304 601 612 850 912 964 1082 1871 1294 2001 2075 2381 2409 2616 2624 2721 2853 3756 3791 4016 4147 4267 4728 4848 4893 4910 4924 4983 4987 5312 5331 5338 5375 5428 5436 5561 5659 5695 5763 5789 5967 6079 6235 6521 6532 6652 6666 6777 6778 6812 6877 6915 7078 7079 7103 7133 7323 7344 7435 7497 7669 7703 7911 8013 8027 8169 8231 8360 8434 8459 8607 8724 8759 8773 8864 8868 8880 8900 9067 9191 9212 9303 9331 9348 9495 9520 9588 9593 9651 9675 9678 9750 9827 9888 9921 9999 10071 10101 10141 10149 10226 10337 10422 10514 10623 10626 10779 10901 10930 10953 11148 11150 11282 11328 11505 11614 11863 11872 11913 11950 11994 12191 12348 12390 12405 12450.

26 Stück à 500 Thlr. oder 1500 ℳ.

No. 12515 12541 12580 12582 12672 12747 12936 12994 13023 13039 13140 13264 13453 13792 13843 13990 14009 14028 14127 14427 14438 14598 14625 14696 14937 14970.

II. Theil.

54 Stück à 100 Thlr. oder 300 ℳ.

No. 15220 16137 16162 16314 16320 16326 16338 16339 16514 16991 16993 16996 17043 17098 17249 17300 17468 17484 17505 17559 17642 17644 17647 17651 17738 17766 17924 17952 18184 18408 18412 18495 18496 18559 18638 18657 18717 18732 18825 18864 18887 19038 19135 19234 19470 19495 19594 19596 19691 19707 19751 19815 19913 19965.

10 Stück à 500 Thlr. oder 1500 ℳ.

No. 20021 20045 20059 20492 20494 20531 20796 20898 20971 20979.

3. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen III. Emission mit Zinskoupons No. 9—20 und Talon (9. Ausloosung).

56 Stück à 300 ℳ.

No. 539 649 655 657 694 1074 1081 1106 1674 1684 1695 2434 2435 2437 2443 2923 2934 3009 3069 3138 3141 3145 3396 3714 3761 4752 4767 4938 4940 5170 5190 5578 5698 5936 6119 6341 6382 6420 6425 6492 6556 6601 6730 6795 6796 6910 7038 7058 7074 7101 7103 7105 7312 7331 7404 7495.

10 Stück à 1500 ℳ.

No. 7577 8043 8131 8261 8283 8426 8430 8469 8607 8870.

4. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen IV. Emission, ohne Zinskoupons, jedoch mit Talon.

I. Theil (7. Ausloosung).

19 Stück à 500 ℳ.

No. 1018 1058 1077 1098 1099 1100 1112 1120 1202 1241 1312 1561 1638 1799 1852 1933 1959 2135 2409.

5 Stück à 2000 ℳ.

No. 3135 3257 3300 3440 3504.

II. Theil (6. Ausloosung).

18 Stück à 1000 ℳ.

No. 5351 5467 5590 5724 5735 5784 5902 5911 5949 6047 6153 6193 6196 6407 6430 6574 6682 6701.

Die Zahlung der Kapitalbeträge der gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. Dezember d. Js. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinskoupons und Talons vom 2. Januar 1886 an täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude und den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen der II. Emission können auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst werden.

Die bis zum 30. Juni d. Js. weiter eingelösten 112 Stück Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission, 211 Stück II. Emission, 56 Stück III. Emission und 30 Stück IV. Emission sind mit den dazu eingelieferten Zinskoupons und Talons gemäss § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden.

Von den in früheren Ausloosungen gezogenen Nummern der gedachten 4 Emissionen sind bisher folgende Prioritäts-Obligationen nicht eingelöst worden:

I. Emission.

a) Aus der 11. Ausloosung: No. 811.
b) Aus der 17. Ausloosung: No. 5842.
c) Aus der 18. Ausloosung: No. 416 417 790 861 2102 2143 4527 5934 7338 8541.

II. Emission.

I. Theil.

a) Aus der 7. Ausloosung: No. 1339 3610.
b) Aus der 10. Ausloosung: No. 2165 3609 5985 7024.
c) Aus der 11. Ausloosung: No. 1134 1164 3213 5274 9315 9316 13011 13074.
d) Aus der 12. Ausloosung: No. 2092 2595 4025 10508 10961 11184 11330 13225.
e) Aus der 13. Ausloosung: No. 253 352 2125 5660 5847 7267 8018 8992 11038 12199 14374.
f) Aus der 14. Ausloosung: No. 1355 1825 2712 2930 4564 4978 5012 5073 5212 5267 5292 7541 8579 9801 10463 11808 12001 12495 12593.

II. Theil.

a) Aus der 7. Ausloosung: No. 18702.
b) Aus der 8. Ausloosung: No. 19445.
c) Aus der 9. Ausloosung: No. 17118 18988 20354.
d) Aus der 10. Ausloosung: No. 17115 17654 19363.
e) Aus der 11. Ausloosung: No. 19849.
f) Aus der 12. Ausloosung: No. 16535 16801 17044 17625 17712 18852 20515.
g) Aus der 13. Ausloosung: No. 17250 17410 17698 19300 19317 19661 19756 19775 19862.
h) Aus der 14. Ausloosung: No. 16709 17276 17286 17450 17477 17530 17723 18182 18763 19240 19411 20160 20488.

III. Emission.

a) Aus der 6. Ausloosung: No. 8688.
b) Aus der 7. Ausloosung: No. 4977 5554 5563 5576 5979 7340.
c) Aus der 8 Ausloosung: No. 141 222 543 549 2944 3195 3234 6222 6319 6760 6761 6764 8404.

IV. Emission.

I. Theil.

a) Aus der 1. Ausloosung: No. 1438 3069.
b) Aus der 4. Ausloosung: No. 989 1486 1563 2547.
c) Aus der 5. Ausloosung: No. 3206 3745.
d) Aus der 6. Ausloosung: No. 1762 1988 2458 2709.

Die vorstehend aufgeführten Nummern werden statutengemäss seit dem 31 Dezember desjenigen Jahres, in welchem die Ausloosung stattgefunden hat, nicht mehr verzinst und verfallen 10 Jahre nach diesem Termine.

Altona, den 13. Juli 1885. (1556)

Königliche Eisenbahndirektion.

V. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 18 000 Unterlagsplatten aus Schweisseisen soll vergeben werden.

Angebote sind bis zum 25. Juli d. J. dahier einzureichen, Lieferungsbedingungen durch unsere Kanzlei gegen Frankoeinsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Giessen, den 13. Juli 1885. (1557)

Grossherzogliche Direktion.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der K. Verkehrs-Anstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Samstag, am 25. Juli 1885
Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Sektion nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich: die Arbeitsloose V und VI der Lokalbahn Hof-Marxgrün, 3 340 bezw. 3 695 m lang, zwischen Selbitz und Marxgrün gelegen, enthaltend nach den Kostenanschlägen:

	Loos V.	Loos VI.	Zusammen
	ℳ.	ℳ.	ℳ.
Eigentliche Erdarbeiten	40 868	40 389	81 257
Kunstbauten . . .	6 009	18 970	24 979
Summa	46 877	59 359	106 236

Es kann sowohl auf jedes einzelne Loos, als auch auf beide zusammen als ein Akkordobjekt submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt für das V. Loos 4 500 ℳ, für das VI. Loos 5 000 ℳ.

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom heutigen Tage an im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions-Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Freitag, den 24. Juli 1885 Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verakkordirungs-Termine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahms-Fähigkeit, ihr Kautions- und Betriebs-Vermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Hof, im Juli 1885. (1558 H & V)

Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Sektion.

Submission auf Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten, der kleineren Brückenbauten und der Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Münster über Rheda nach Lippstadt in der I. Abtheilung. — Gesammtbetrag der zu bewegenden Bodenmassen = 67 320 cbm, Böschungsflächen = 45 527 qm, ausserdem Anlage von 29 934 lfd. m Bahnkörper auf Chausseen, 1 302 cbm Bruch- und Ziegelsteinmauerwerk; eingetheilt in 3 Loose. Termin am

Dienstag, den 11. August 1885
Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Abtheilungs-Baumeisters Demangét in Warendorf. Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Ausführung von Erd- etc. Arbeiten“ sind dem Abtheilungs-Baumeister Demangét einzureichen. Bedingungen etc. können von demselben gegen Einsendung von 4 ℳ bezogen werden. Auch sind bei demselben die Zeichnungen und Berechnungen etc. zur Einsicht ausgelegt.

Hannover, den 12. Juli 1885. (1559 J)

Königliche Eisenbahndirektion.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verkauf der in den Werkstätten des diesseitigen Bezirks vorhandenen Altmaterialien im Wege öffentlicher Submission.

Termin zur Eröffnung der Offerten am Donnerstag, den 30. Juli cr. Vormittags 9 Uhr im unterzeichneten Büreau, Neue Gasse 29—33. Bedingungen nebst Material-Verzeichniss giebt Büreau-Vorsteher Eisenbahn-Sekretär Boye gegen 50 ₰ Kopialien und 20 ₰ Porto portofrei ab.

Erfurt, den 7. Juli 1885. (1560)

Maschinentechnisches Büreau.

Alte und bewährte unverwüstliche

Dampfhahn-Schmiere

für alle Hähne, Verschraubungen und Garnituren an Dampfmaschinen, Kesseln und Heizungen. — Dieselbe **trocknet selbst bei 20 Atmosphären nicht aus,** erhält die Hähne etc. absolut dicht, und **auch in kaltem Zustande,** leicht drehbar; **verhindert das lästige Tropfen,** sowie ein Ansetzen von Kalk oder Kesselstein zwischen Küken- und Hahngehäuse.

Zahlreiche Atteste erster Firmen über die Vortrefflichkeit des Fabrikats stehen zu Diensten.

Der Versand geschieht in Blechbüchsen von ca. 1 Kilo à ℳ 8 franko jeder Reichs-Poststation.

Strassburger Gummiwaaren-Fabrik R. Neddermann,
Strassburg i. Els.

(Regelmässiger Lieferant der meisten tit Eisenbahnen in Deutschland, Frankreich, Belgien und der Schweiz.)

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

W. Ernst Haas & Sohn
Neuhoffnungshütte, Sinn (Nassau).

Pulsometer.

Garantirte Leistung von 100—10 000 Liter pro Minute.
Vereinfachte Construction.
Jede Nummer stets auf Lager.
Prospecte u. Preislisten gratis u. franco.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate

für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

GEBR. KORTING
Hannover

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12 500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von Carl Schleicher & Schüll in Düren (Rheinpreussen), betr. Copirpapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 57. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Juli 1885.

Dieser Nummer liegt No. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Russischen Eisenbahn-Kommandos und der Bau der ersten Russischen Feldeisenbahn.

In Russland hatte man schon im August 1869 angefangen Militärs aller Grade an die Eisenbahnen zu kommandiren, um sie mit allen Spezialitäten bekannt zu machen. Die Mannschaften, deren Gesammtzahl 1 000 Mann nicht übersteigen soll, werden von allen Truppentheilen inkl. der Donischen Kosacken, ¼ ihrer Zahl speziell von den Sappeurbataillonen kommandirt, müssen Zimmerleute, Schmiede oder Schlosser sein und mindestens 6 Jahre in der Front gedient haben. — Sie scheiden vollständig aus dem Etat ihres Truppentheils, werden den Gouvernements-Bataillonen attachirt und stehen in Bezug auf ihre Ausbildung im Eisenbahndienst unter den als Linienkommissaren kommandirten Offizieren (es gibt deren eine grössere Anzahl, meist Stabsoffiziere des Generalstabes, die auch im Frieden auf den ihnen zugewiesenen Eisenbahnlinien resp. Wasserstrassen die Militärtransporte beaufsichtigen), in allen übrigen Beziehungen aber unter den Gouvernements-Militärchefs.

Während ihrer Dienstleistung werden sie vollständig als „Eisenbahnbeamte" betrachtet und erhalten neben ihrem Gehalt noch ziemlich bedeutende Zulagen von den Eisenbahngesellschaften. Man trifft die Eisenbahn-Kommandos auf allen Bahnen, die Unteroffiziere als Schaffner und Kondukteure und zeigen sich dieselben im Verkehr mit den Passagieren äusserst gewandt und höflich.

Nach einer zweijährigen Dienstzeit beschloss man zur Prüfung der Leute eine Eisenbahn zu bauen und zwar die Peterhofer mit der Warschauer Bahn in der Nähe von Petersburg durch einen Schienenstrang zu verbinden.

Durch Telegramme wurden die Mannschaften der Eisenbahn-Kommandos von verschiedenen Linien einberufen; um jede Störung des Betriebes zu vermeiden, waren aber die Bahnverwaltungen vorher avertirt.

Die Leute langten zur bestimmten Zeit an und es wurden nun zwei Eisenbahn-Kompagnien in folgender Zusammensetzung formirt:

	1. Komp.	2. Komp.
Offiziere . . .	4	4
Unteroffiziere u. Mannschaften	216	216
Von diesen waren:		
Maschinisten .	3	2
Gehülfen derselben . . .	5	4
Heizer	—	1
Ober-Kondukteure . . .	1	1
Kondukteure .	28	27
Rangirer der Züge	3	4
Gehülfen derselben . . .	2	—
Bahnwärter . .	2	2
Artels-Aelteste*)	3	3
Bahnarbeiter .	168	170
(inkl. Weichensteller . . .	31	25)
Telegraphisten.	1	1
Zugschmierer .	—	1

Zur Unterstützung bei den Eisenbahnarbeiten waren bestimmt: das 1. Reserve-Sappeur-Bataillon und die 22. Infanterie-Division.

Man formirte nun aus dem Sappeur-Bataillon, welches aus
11 Offizieren,
35 Unteroffizieren,
17 Musikanten,
184 Gemeinen,
15 Nichtkombattanten
bestand, und den beiden Eisenbahn-Kompagnien das 1. und 2. Eisenbahn-Bataillon, transportirte dann das 1. nach dem Dorf Namenka an der Warschauer, das 2. nach dem Dorf Ligowo an der Peterhofer Bahn und begann am 28. Juli die Arbeiten gleichzeitig von beiden Seiten, und zwar arbeiteten an den beiden ersten Tagen nur die beiden Halbbataillone, erst am dritten Tage wurden sie durch die Mannschaften der 22. Infanterie-Division unterstützt.

Die Arbeiten dauerten Morgens von 5 bis 11 Uhr, dann folgte eine Pause für das Essen bis 2 Uhr und nachher wurden die Arbeiten gewöhnlich bis 7 Uhr Abends fortgesetzt.

Am dritten Tage trat der Telegraph auf der ganzen Linie in Wirksamkeit und die ganze Bahn war am Abend des 7. Tages vollendet, vom 5. bis 11. August wurden dann die Neben- und Ergänzungsarbeiten ausgeführt.

Die Bahn führt durch ein Terrain, welches im allgemeinen

*) Artels nennt man in Russland eine Gesellschaft von Arbeitern niederen Militärs, die zusammen leben und einen gemeinschaftlichen Tisch führen. In der Armee bildet die Kompagnie diese Gemeinschaft.

eben, zwar stellenweise sumpfig, im ganzen aber doch günstig war, die Länge beträgt 7 Werst 40 Saschen oder 1 Meile 52,8 M.

Die Linie beginnt etwa 1¼ Werst von der Station Ligowo, überschreitet den Ligowski'schen Kanal, führt über die Chaussee von Pulkowo, wendet sich dann nach Osten und mündet mit einer Kurve, deren Radius 640 m beträgt, in die Warschauer Bahn.

Die Hauptarbeit machte die grosse Brücke über den Ligowskischen Kanal, deren Gesammtlänge 133,3 m beträgt, an sonstigen Arbeiten sind ferner zu erwähnen:

1. Aushauen eines Waldes von gegen 5 Morgen.
2. Bau von Baracken für Wachen, als Stationsgebäude, zur Unterbringung der Telegraphen etc.

Das Längenprofil des Dammes hat nur eine Steigung von 1 : 80 auf eine Länge von 62,9 m, sonst sind die Steigungen nicht grösser als 1 : 250.

Grosse Erdanschüttungen waren nicht nothwendig, nur an der Einmündung in die Peterhofer Linie musste man bei der Passage durch eine kleine Schlucht einen ziemlich beträchtlichen Damm herstellen.

Der Bahnkörper hat im Querschnitt eine Breite von 4,27 m mit einer Böschung von 3,2 m und einer Berme von 2,13 m.

Die Schienen, 26 Pfund auf 0,305 m, haben eine Länge von 6,096 m, jede ruht auf 8 Schwellen, die Verbindungen liegen ohne Unterlage frei.

Die Telegraphenleitung ist 10 Werst lang. An den Endpunkten der Bahn sind Stationen, auf jeder befinden sich 2 Apparate, der eine für die Militärbahn, der andere zur Kommunikation mit der anstossenden Linie.

Die Ausgaben beliefen sich im ganzen auf 94 000 Rubel, im Durchschnitt kostete also jede Werst etwa 13 700 Rubel, eine verhältnissmässig sehr kleine Summe.

Für den soliden Bau sprach auch der Umstand, dass bei einer späteren Besichtigung sich der Damm nicht im mindesten gesenkt hatte und die Züge mit verschiedener Geschwindigkeit frei fahren konnten.

Durch diese erste Feldeisenbahn wurde die Verbindung von Zarskoje Selo mit Peterhof hergestellt. Nach einer Menge Ergänzungsarbeiten wurde die Bahn unter das Kommunikations-Ministerium gestellt.

L.

Die Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1884.

4. Erzeugnisse des Berg- und Hüttenwesens.

	Ueberhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im eigenen Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der Deutschen Verkehrsbezirke mit Ausschluss der Seehafenstationen
		im Inlande	mit dem Auslande		
	Tonnen				
Steinkohlen	43 964 064½	36 907 598	7 056 466½	10 768 772	24 880 739½
Braunkohlen . .	6 886 550	5 295 912	1 590 638	3 663 270	1 621 552½
Eisenerz . .	3 894 350½	3 155 953	738 397½	1 029 065½	2 087 727
Roheisen .	3 237 361	2 676 887	560 474	1 013 379½	1 526 433½
Eisen und Stahl . .	1 382 845½	1 153 424½	229 421	270 618½	773 928½
Eisenbahnschienen .	581 240	412 579½	168 660½	126 104½	263 444
Eiserne Eisenbahnschwellen	113 765½	99 041½	14 724	26 783	68 713½
Eiserne Achsen .	99 283	76 774½	22 508½	12 461½	59 450½
Eiserne Dampfkessel . .	452 004	343 226	108 778	102 060½	184 908
Eiserne Röhren .	182 985½	163 982	19 003½	36 892½	118 511½
Eisen- und Stahldraht . .	289 178	164 708	124 470	34 604	101 592½
Eisen- und Stahlwaaren .	394 531	333 006	61 525	101 346	187 967½
Rohe Erze .	482 478½	419 542	62 936½	99 509½	301 407
Blei . . .	134 178½	100 762½	33 416	48 216½	47 553
Zink . . .	158 310	130 785	27 525	39 664½	76 352½
Salz . . .	855 220	804 254	50 966	333 952½	418 466

Der stärkste Versand nach den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt:

an Steinkohlen: 11 171 851 t (Westfälisches Ruhrrevier), 5 517 289½ t (Rheinisches Ruhrrevier), 4 148 322½ t (Regierungsbezirk Oppeln), 2 453 363 t (Saarrevier), 800 012½ t (Königreich Sachsen), 555 530½ t (Regierungsbezirk Breslau und Liegnitz), 392 647½ t (Mannheim und Ludwigshafen) und 371 518 t (Provinz Westfalen);

an Braunkohlen: 960 704½ t (Thüringen) (gegen 685 931 t im Jahre 1883), 285 430 t (Regierungsbezirk Magdeburg) und 186 842½ t (Provinz Brandenburg);

an Eisenerz: 598 375½ t (Provinz Hessen-Nassau und Kreis Wetzlar) (gegen 670 153 t im Jahre 1883), 410 607½ t (Lothringen), 389 464½ t (Rheinprovinz r. d. Rh.) und 227 766½ t (Provinz Westfalen);

an Roheisen: 237 804½ t (Rheinprovinz r. d. Rh.) (gegen 296 726½ t im Jahre 1883), 182 365½ t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld) (gegen 219 955½ t im Jahre 1883) und 178 188 t (Rheinisches Ruhrrevier);

an Eisen und Stahl: 131 211½ t (Regierungsbezirk Oppeln), 129 362½ t (Westfälisches Ruhrrevier) und 120 978 t (Saarrevier);

an Eisenbahnschienen: 95 753½ t (Westfälisches Ruhrrevier), 66 555 t (Rheinisches Ruhrrevier) und 21 421½ t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld);

an eisernen Eisenbahnschwellen: 28 659 t (Westfälisches Ruhrrevier), 8 364 t (Rheinisches Ruhrrevier) und 6 716 t (Saarrevier);

an eisernen Achsen: 18 816 t (Westfälisches Ruhrrevier), 17 156½ t (Rheinisches Ruhrrevier) und 7 886½ t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld);

an Salz: 130 267 t (Regierungsbezirk Magdeburg), 70 670 t (Thüringen) und 58 851 t (Württemberg).

Der stärkste Empfang von den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehafenstationen) fand statt:

an Steinkohlen: 3 672 942 t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld), 2 242 500½ t (Rheinprovinz l. d. Rh.), 1 992 168½ t (Provinz Westfalen) und 1 886 624½ t (Provinz Hannover);

an Braunkohlen: 504 466 t (Regierungsbezirk Magdeburg etc.), 306 046 t (Königreich Sachsen) und 273 800 t (Berlin);

an Eisenerz: 429 995½ t (Rheinisches Ruhrrevier) (gegen 465 672 t im Jahre 1883), 405 675½ t (Westfälisches Ruhrrevier) (gegen 487 076½ t im Jahre 1883) und 384 486 t (Saarrevier);

an Roheisen: 364 373½ t (Westfälisches Ruhrrevier), 312 573½ t (Rheinisches Ruhrrevier) (gegen 402 509 t im Jahre 1883) und 140 147 t (Provinz Westfalen);

an Eisen und Stahl: 68 712½ t (Berlin), 61 560½ t (Königreich Sachsen) und 46 299 t (Thüringen);

an Eisenbahnschienen: 36 684½ t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld), 21 037½ t (Berlin) und 19 641 t (Provinz Brandenburg);

an eisernen Eisenbahnschwellen: 6 510½ t (Provinz Hessen-Nassau etc.), 6 074½ t (Provinz Westfalen etc.) und 5 898½ t (Rheinprovinz l. d. Rh.);

an eisernen Achsen: 5 929 t (Rheinprovinz l. d. Rh.), 5 923 t (Bayern) und 3 566½ t (Provinz Hannover etc.);

an Salz: 36 411½ t (Königreich Sachsen), 33 105½ t (Bayern) und 32 592½ t (Provinz Hessen-Nassau).

Der stärkste Lokalverkehr (Verkehr innerhalb eines einzelnen Verkehrsbezirks) fand statt:

an Steinkohlen: 2 112 433 t (Westfälisches Ruhrrevier), 1 726 534½ t (Regierungsbezirk Oppeln), 1 559 481 t (Sachsen) und 1 474 112 t (Saarrevier);

an Braunkohlen: 1 651 474 t (Regierungsbezirk Magdeburg etc.), 1 246 319½ t (Thüringen) und 452 877½ t (Provinz Brandenburg);

an Eisenerz: 243 675 t (Provinz Hessen-Nassau etc.), 238 454½ t (Regierungsbezirk Oppeln) und 137 896½ t (Provinz Westfalen etc.);

an Roheisen: 272 856 t (Westfälisches Ruhrrevier), 161 529 t (Regierungsbezirk Oppeln) und 80 170 t (Provinz Hannover etc.);

an Eisenbahnschienen: 15 359½ t (Westfälisches Ruhrrevier), 13 878 t (Regierungsbezirk Oppeln) und 11 178 t (Provinz Hannover etc.);

an Salz: 153 942½ t (Regierungsbezirk Magdeburg etc.), 42 942 t (Bayern), 25 256½ t (Thüringen) und 18 843½ t (Baden).

Der Verkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (ausschliesslich der Seehäfen) mit dem Auslande (einschliesslich der Deutschen Seehäfen) war in der Ausfuhr:

Steinkohlen: Versand 6 657 898½ t, Empfang 1 053 660 t, zusammen 7 711 558½ t, stärkster Versand 1 953 718 t (Westfälisches Ruhrrevier), 1 874 250 t (Regierungsbezirk Oppeln) und 1 129 994 t (Saarrevier);

Braunkohlen: Versand 39 684 t, Empfang 9 896½ t, zusammen 49 580½ t, stärkster Versand 38 157½ t (Rhein-

provinz l. d. Rh.), 786 t (Provinz Hessen-Nassau) und 550½ t (Thüringen);

Eisenbahnschienen: Versand 160 686 t, Empfang 17 196½ t, zusammen 177 882½ t, stärkster Versand 85 975 t (Westfälisches Ruhrrevier), 47 165½ t (Rheinisches Ruhrrevier) und 8 885 t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld);

Eiserne Achsen: Versand 20 811½ t, Empfang 3 375½ t, zusammen 25 187 t, stärkster Versand 5 408 t (Rheinisches Ruhrrevier), 4 820½ t (Westfälisches Ruhrrevier) und 4 253½ t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld).

Die Einfuhr nach Deutschland betrug u. a.:

Steinkohlen: Empfang 374 114 t, Versand 204 426½ t, zusammen 578 540½ t, stärkster Empfang 236 061 t (Bayern), 59 986 t (Lothringen) und 38 636½ t (Elsass);

Braunkohlen: Empfang 1 530 065½ t, Versand 1 193 t, zusammen 1 531 258½ t, stärkster Empfang 801 231 t (Königreich Sachsen), 227 351 t (Bayern) und 170 736 t (Provinz Brandenburg);

Roheisen: Empfang 338 100½ t, Versand 119 754 t, zusammen 457 854½ t, stärkster Empfang 139 029 t (Rheinprovinz l. d. Rh.), 43 801½ t (Rheinisches Ruhrrevier) und 37 153½ t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld);

Eisenbahnschienen: Empfang 708½ t, Versand 5 834½ t, zusammen 6 543 t, stärkster Empfang 139 t (Westfälisches Ruhrrevier), 95 t (Rheinprovinz l. d. Rh.) und 91½ t (Saarrevier);

Rohe Erze: Empfang 38 563½ t, Versand 16 589½ t, zusammen 55 153 t, stärkster Empfang 16 693 t (Rheinprovinz l. d. Rh.), 5 966½ t (Regierungsbezirk Oppeln) und 2 788 t (Westfälisches Ruhrrevier);

Salz: Empfang 2 237 t, Empfang 29 451 t, zusammen 31 688 t, stärkster Empfang 687 t (Lothringen), 335 t (Rheinprovinz l. d. Rh.) und 292 t (Bayern).

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den Deutschen Seehäfen sowie über den stärksten Versand und Empfang der Verkehrsbezirke des Auslandes nach bezw. von den Deutschen Verkehrsbezirken gibt die nachstehende Uebersicht Aufschluss.

Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand nach dem Auslande der Deutschen Seehäfen	Empfang von dem Auslande der Deutschen Seehäfen	Zusammen	Der stärkste Versand nach den Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslands-Verkehrsbezirken	Der stärkste Empfang von den Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslands-Verkehrsbezirken
t	t	t	t	t	t
			Steinkohlen:		
19921½	4532½	—	24454	245636 (Böhmen)	1430467½ (Holland)
				81326 (Belgien)	1096578½ (Oesterr.)[1]
				30865 (Frankr.)	943623½ (Frankr.)
			Braunkohlen:		
17162½	—	3726	20888½	1531036 (Böhmen)	24261½ (Holland)
				2480 (Oesterr.)[1]	11656 (Schweiz)
				173 (Galizien)	1894 (Frankr.)
			Eisenerz:		
27½	901½	10	939	345588 (Holland)[2]	93870 (Luxemb.)
				200967 (Luxemb.)	20272 (Böhmen)
				19542 (Polen)	12028½ (Belgien)
			Roheisen:		
5350	6309	44½	11703½	318188½ (Luxemb.)	59630 (Belgien)
				9244 (Holland)	53328 (Polen)
				8846½ (Belgien)	28062½ (Böhmen)
			Eisen und Stahl:		
16116	2115	111	18342	3411 (Luxemb.)	60319 (Belgien)
				2212 (Frankr.)	40083 (Holland)
				1707½ (Belgien)	26252½ (Italien)
			Eisenbahnschienen:		
6695	554½	16½	7266	244½ (Holland)	90678 (Holland)
				228 (Belgien)	25770½ (Belgien)
				122 (Luxemb.)	15297½ (Schweiz)
			Eiserne Dampfkessel:		
12315	16094	962	29371	5339½ (Belgien)	15252½ (Frankr.)
				3669 (Böhmen)	10564 (Oesterr.)[1]
				3127 (Holland)	8920 (Böhmen)
			Eisen- und Stahlwaaren:		
1659	1069½	272	3000½	1828½ (Frankr.)	16852½ (Holland)
				751½ (Belgien)	16773 (Belgien)
				486 (Oesterr.)[1]	4682 (Oesterr.)[1]
			Rohe Erze:		
1586	1195½	305	3086½	19000½ (Belgien)	6564½ (Belgien)
				4619½ (Oesterr.)[1]	6097½ (Polen)
				4061 (Böhmen)	4207½ (Böhmen)
			Salz:		
6956	1866	4½	8826½	1019 (Frankr.)	20347½ (Polen)
				448 (Belgien)	7869½ (Belgien)
				306½ (Holland)	3950 (Böhmen)

[1]) Ohne Böhmen und Galizien. [2]) Gegen 206 794 t im Jahre 1883.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Nothwendigkeit der Stadtbahnen.

Hierüber schrieb vor längerer Zeit der geistreiche Feuilletonist der „N. Fr. Pr.“ Wittman sehr anziehende Betrachtungen, welche der Vergessenheit entrissen zu werden verdienen und denen wir folgendes entnehmen: So lange eine Gegend keine Eisenbahn besitzt, kennt man sie nur zur Hälfte. Eisenbahnen, die rücksichtslos über alle Hindernisse hinwegsetzen, erschliessen dem Auge neue Gesichtspunkte, vermitteln ihm landschaftliche Motive, die es nie zuvor geahnt, und rücken oft das ganze Bild in ein günstigeres Licht. Auch durch eine Stadtbahn gewinnt der Städter ungewohnte Einblicke in sein eigenes Heim. Es ergeht ihm dann wie einem, der jahrelang in einem alten düsteren Hause sass und plötzlich eines Tages traute Ecken, gemüthliche Winkel, Fensteröffnungen mit überraschender Fernsicht darin entdeckt. Nichts ist so unterhaltend wie eine Fahrt auf der Berliner Stadtbahn. Als sie angelegt wurde, schnitt man ihren Weg durch manche dichte Häuserinsel, mitten durch die Stube des Gelehrten, die Werkstatt des Künstlers, den Schmollwinkel des städtischen Eremiten, der in seiner Dachkammer viel einsamer hauste, als ein Säulenheiliger auf seinem Kapitäl. Heute sind die Risse verkleistert, die weitaufgeschlitzten Wunden vernarbt: lange Zeit aber, erzählte man uns, fuhr die Bahn zwischen den entzweigebrochenen Häusern dahin, und vom Waggon aus sah man in die zerstörten Heimwesen hinein. Auch Wien hat ähnliches aufzuweisen; durch die sogenannte Verbindungsbahn, die unserer Stadt in die östliche Hüfte greift, sind dem Wiener neue Perspektiven eröffnet worden. Was die Bahn für den tagtäglichen Handel und Wandel zu bedeuten hat, brauchen wir hier nicht zu sagen. In dieser Richtung hat sie befreiend gewirkt.

Die Tramways mit Dampfbetrieb und die Eisenbahnbetriebs-Ordnung.

Ob letztere auf solche Tramways auch anwendbar sei, war deshalb zweifelhaft, weil die Betriebsordnung in den Konzessionsurkunden von nur wenigen solcher Bahnen ausdrücklich berufen erscheint. Dieser Zweifel ist aber bei denjenigen Bahnen berechtigt, welche ursprünglich für den Pferdebetrieb eingerichtet waren und später zum Dampfbetrieb übergegangen sind. Die fragliche Anwendbarkeit ist jedoch von einer ausdrücklichen Berufung der Betriebsordnung in den betreffenden Konzessionsurkunden durchaus nicht abhängig, weil dieselbe den Charakter eines Gesetzes an sich trägt, welchem sich alle bezüglichen Verhältnisse von selbst unterordnen müssen, wenn in deren Natur nicht schon die Ausnahme gelegen ist. Dies ist nun da nicht der Fall, denn die Betriebsordnung unterscheidet nicht zwischen Lokomotiv- oder sog. Dampfbetrieb. Dies geht auch aus dem Oesterreichischen Lokalbahngesetz vom 25. Mai 1880 hervor, welches im § 1 die Anwendbarkeit der Betriebsordnung auf alle auf Grund dieses Gesetzes konzessionirten Bahnen als ganz selbstverständlich betrachtet und nur dem Handelsministerium die Ermächtigung ertheilt, Erleichterungen bezw. Abweichungen von der Betriebsordnung zuzugestehen. Dazu kommt, dass bei dem Mangel einer Definition, was die Betriebsordnung als Eisenbahn versteht, jeder Schienenweg als darunter fallend zu betrachten ist und sich aus dem § 92 der Betriebsordnung nur die Beschränkung ergibt, dass ein derartiger Schienenweg mit Dampfmaschinen betrieben sein müsse. Schliesslich ist zu erwägen, dass vor Einführung des Dampfbetriebes vom Handelsministerium die Prüfung der Lokomotivführer, die Vorlage der zu genehmigenden Instruktionen für den Betrieb u. s. w. angeordnet wird, daher die Unterordnung auch solcher Bahnen unter die Betriebsordnung und die diesfällige Kompetenz der Generalinspektion nicht mehr zweifelhaft sein kann, selbst wenn die Traktion abwechselnd durch Pferdekraft bewirkt würde, nachdem das wichtigere entscheidend ist.

Das staatliche Uebereinkommen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Direktion dieser Bahn hat das Uebereinkommen, betreffend die neue Konzession für die Gesellschaft, in der vom Reichsrathe beschlossenen Fassung angenommen und wird für die zweite Hälfte des Monats August eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, um deren Zustimmung einzuholen.

[1]) Ohne Böhmen und Galizien.

Die Direktion der Ferdinands-Nordbahn veröffentlicht diesbezüglich folgende Mittheilung: „Da die zwischen der Regierung und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführten Verhandlungen beendet worden sind, so hat die Direktion der Gesellschaft in ihrer heutigen Sitzung beschlossen, eine ausserordentliche Generalversammlung für die zweite Hälfte des Monats August einzuberufen, welcher der Antrag auf Annahme des vom Reichsrathe abgeänderten Uebereinkommens vorgelegt werden wird". Die Verhandlungen zwischen den Vertretern der Nordbahn und der Regierung, welche nunmehr abgeschlossen sind, betrafen dem erwähnten Blatte zufolge vor allem die Formulirung der Konzessionsurkunde der Nordbahn auf Grund des Uebereinkommens. Hierbei handelte es sich um die Klarstellung beziehungsweise authentische Interpretation wesentlicher Bestimmungen, welche nach dem Wortlaute des Gesetzes eine verschiedene Deutung zuliessen. Ferner war eine Reihe von Angelegenheiten, welche in dem Uebereinkommen nicht berührt sind, im Wege der Vereinbarung zwischen der Regierung und der Nordbahn zu regeln. Speziell mussten auch die grundsätzlichen Bestimmungen für die Konzessionen der von der Nordbahn zu bauenden Lokalbahnen festgestellt werden.

Ungarisches Vizinalbahn-Gesetz.

Das Ungarische Kommunikations - Ministerium hat, wie „Nemzet" meldet, die Revision des Gesetzes über die Vizinalbahnen in Angriff genommen. Zweck der Revision ist, den Bau von Vizinalbahnen zu erleichtern. Nach den gegenwärtig bestehenden Vorschriften konnten die Gemeinden und Komitate zu Lasten des Fonds für öffentliche Arbeiten blos eine zehnjährige Verbindlichkeit übernehmen. Diese Verfügung soll in der Weise modifizirt werden, dass die Gemeinden und Komitate jene Lasten, welche sie zum Zwecke des Baues von Eisenbahnen übernehmen, auf längere Zeit vertheilen können, sei es, dass der Fonds für öffentliche Arbeiten zu diesem Zwecke verwendet wird, sei es, dass die Lasten durch Zuschläge gedeckt werden.

Eisenbahn-Vorkonzession.

Das Handelsministerium hat dem Dr. Ernst Mayer, Bürgermeister und Realitätenbesitzer in Prachatitz im Vereine mit Dr. Zdenko Ostadal, Notar und Realitätenbesitzer in Prachatitz, Albert Miko, Montan-Ingenieur und Realitätenbesitzer in Prachatitz, Oskar Baron Lazarini, Civilingenieur in Wien, Anton Knops, Bürgermeister und Fabrikant in Husinetz, Dominik Belohlavek, Bürgermeister und Realitätenbesitzer in Wodnian und Ottokar Mokry, Notar in Wodnian, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Wodnian der Franz-Josefbahn über Barau, Strunkowitz und Husinetz nach Prachatitz auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Die ministerielle Bahnpolitik Ungarns.

Dieselbe wurde in der letzten Session wirksam vom Abg. Ivanka, Generaldirektor der N. O. B., vertheidigt. Wenn die Wünsche der Opposition bezüglich der Eisenbahnen sämmtlich realisirt würden, so bedürfte das Land noch 100 Millionen Anlehen für Investitionen. Was zumeist noth thut, wäre die Verbindung Ungarns über Rumänien mit dem Schwarzen Meere, aber nicht durch Siebenbürgen, sondern über Marmaros Sziget gegen Szuczawa. Diese Verbindung sei auch aus strategischen Rücksichten gegen Russland unaufschiebbar.

Verstaatlichung der Südnorddeutschen Eisenbahn.

Wie bereits erwähnt, ist die Verstaatlichung dieser Eisenbahn von der Regierung für das Jahr 1886 in Aussicht genommen und nachdem die Verhandlungen mit der betriebführenden Nordwestbahn wegen Lösung des Betriebsverhältnisses bereits eingeleitet wurden, bereitet man sich auf die übrigen Schritte, insbesondere auf die Konversion der Prioritäten, vor. Nachdem die Bodenkredit-Anstaltsgruppe sich diese Operation sichern will, sucht sie ihren Besitz an Pardubitzer Aktien entsprechend zu vermehren und darauf ist die Steigerung, welche dieselben in der letzten Zeit erfahren haben, zunächst zurückzuführen.

Der Zerealien-Export und die Fahrbetriebsmittel.

Die fast beendete Ernte, welche quantitativ ein Mittelergebniss, qualitativ aber ein vorzügliches Resultat liefern soll, lässt auch im Hinblick auf die diesfalls minder günstigen Nachrichten aus Russland und Rumänien einen stärkeren Export erhoffen. Dieser beginnt erfahrungsgemäss schon im August und erreicht in der Regel in diesem Monat, sowie im September-Oktober seinen Höhepunkt, da zu dieser Zeit das Ausland am meisten auf fertige neue Waare reflektirt, die unsere Monarchie, insbesondere Ungarn, gewöhnlich am raschesten zu liefern im Stande ist.

Die Exportbahnen haben auch die Vorsorge getroffen, um diesen gesteigerten Verkehr bewältigen zu können; sie haben, wo ihr eigener Fahrpark nur für den normalen Bedarf eingerichtet ist, durch vortheilhafte Abschlüsse, und zwar auch mit ausländischen Wagenleih-Unternehmungen, die entsprechende Vorkehrung getroffen. In den letzten Jahren, wo sich der schwache Export auch auf die Winter- und Frühjahrs-Session erstreckte, konnten mehrere Bahnen infolge ihrer besseren Ausrüstung mit Fahrbetriebsmitteln ohne Aushilfe ihrer Aufgabe genügen. Jetzt ist aber durch den Ausbau so vieler Vizinalbahnen der Zerealienzufluss und somit die Ansprüche an die Aktionsfähigkeit der Hauptbahnen gesteigert.

Export von Holzprodukten im Jahre 1884.

Dem hierüber von der Permanenz - Kommission an das Oesterreichische Handelsministerium erstatteten Berichte sind folgende Daten zu entnehmen: Der Fassdauben-Export hat sich abermals um rund 4 Millionen Stück vermindert, und zwar hat dieser Rückgang ausschliesslich Triest betroffen, während über Fiume der Export konstant blieb. Die Abnahme der Exportziffer ist in der Lage der Kroatisch-Slavonischen Waldungen zu Fiume und in den tarifpolitischen Massregeln der Ungarischen Regierung begründet. Frankreich und Russland sind im verflossenen Jahre als bedeutende Abnehmer von Kork aufgetreten und haben namentlich die in Russland erzielten besseren Preise eine Erhöhung des diesfälligen Exportes bewirkt. In gebogenen Holzmöbeln trat im Vorjahre zum erstenmale Holland als Käufer auf und gingen davon bedeutende Posten über Rotterdam nach den Holländischen Kolonien.

Die Rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Die Verhandlungen dieser Bahn und der Rumänischen Regierung wegen der Abtrennung der erwähnten Linien sind in ein entscheidendes Stadium getreten. Zum Zwecke der kommissionellen Prüfung des Bauzustandes dieser Linien durch die Rumänische Regierung sind die Verhandlungen für zehn Tage unterbrochen worden. Wie mit Bestimmtheit verlautet, handelt es sich nicht mehr um das Projekt der Betriebsübernahme durch die Rumänische Regierung, sondern nur mehr um den definitiven Ankauf der Linien, dessen Bedingungen der Hauptsache nach bereits vereinbart sein sollen.

Eröffnung zweier Lokalbahnen der Südbahn.

Am 14. d. M. wurde die 30,98 km lange Bahn Spielfeld-Radkersburg mit der Haltestelle Schwarza und den Stationen Weitersfeld, Mureck, Gesdorf, Purkle, Halbenrain und Radkersburg dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Haltestelle Schwarza ist blos für den Personenverkehr bestimmt. Am selben Tage gelangte die anderthalb Kilometer lange Theilstrecke Vorderbrühl-Hinterbrühl der elektrischen Eisenbahn Mödling-Hinterbrühl zur Eröffnung.

Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli hat sich im Besitzstande der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft eine Reihe von Veränderungen vollzogen. Die Gesellschaft erhielt durch die Eröffnung der Theilstrecke Krasna-Walachisch-Meseritsch-Wsetin (19 km), sowie durch die im Tauschwege erfolgte Erwerbung der Linie Nusle-Modran (13 km) einen Zuwachs von 32 km, während andererseits 41 km abgegeben wurden, indem die Linie Smidar-Hochwessely (8 km), sowie die Linie Brandeis-Czelakovic-Mochow (12 km) an die Böhmischen Kommerzialbahnen, ferner die Linie Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod (21 km) an die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft übertragen wurden. Die Betriebslänge der Linien der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft beträgt demnach gegenwärtig 179 km.

Ungarische Westbahn.

Der Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1884 konstatirt einen erfreulichen Fortschritt sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr.

Im Personenverkehre wurden 677 906 Reisende (gegen 1883 + 14 256 = 2,15 pCt.) befördert und hierfür eine Einnahme von 563 976 fl. (+ 7 832 fl. = 1,41 pCt.) erzielt.

Die Gesammteinnahme aus dem Gepäcktransport beträgt 23 751 fl. (gegen das Vorjahr + 339 fl. = 0,90 pCt.).

An Gütern wurden 388 582 t (gegen 1883 — 2 262 t) befördert und es wurden hierfür 1 217 184 fl. (gegen das Vorjahr + 33 731 fl.) vereinnahmt. Die Einnahme für verschiedene Gegenstände (Mieth- und Pachtzinse, Telegraphengebühren etc.) abzüglich des Passivsaldos aus Konto Wagenmiethe von 29 845 fl. betrugen 10 600 fl. (gegen 1883 — 4 691 fl.).

Es beträgt mithin die Gesammteinnahme 1 815 511 fl. (gegen das Vorjahr + 37 211 fl.) oder pro Bahnkilometer 4 833,72 fl. (gegen 1883 + 99,07 fl.).

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 101 631 fl. (+ 1 526 fl.), für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 667 202 fl. (+ 72 056 fl.), für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 386 976 fl. (+ 22 817 fl.), für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 404 374 fl. (+ 33 311 fl.), für verschiedene Gegenstände 97 564 fl., mithin zusammen 1 657 747 fl.

Der Betriebsüberschuss beträgt demnach 157 765 fl. gegen 256 990 fl. im Vorjahre.

Pro Kilometer Bahnlänge (372,889 km) stellt sich die Reineinnahme des Jahres 1884 auf 612,49 fl.; dieselbe entspricht einer 0,64 pCt. Verzinsung des Anlagekapitals; — bei Hinweglassung

der aussergewöhnlichen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben mit 86 076 fl. stellt sich die Reineinnahme im Jahre 1884 auf 314 465 fl. und entspricht einer Verzinsung des Anlagekapitals von 0,89 pCt.

Die eigentlichen Betriebsausgaben des Jahres 1884 absorbirten 82,68 pCt. der Einnahmen gegen 80,44 pCt. im Vorjahre.

Die Höhe des Pensionsfonds betrug ultimo 1884 = 408 586 fl., diejenige des Krankenfonds 22 801 fl.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die todte Saison ist in empfindlicher Weise aus dem Sommerschlaf gerüttelt worden; die plötzliche Verschärfung des afghanischen Grenzstreites hat dies bewirkt. Der günstige Ausfall der Ernte kommt daher nur der Staatsbahn (297.75) zu Gute. Die noch nie dagewesene Billigkeit und Flüssigkeit des Geldes, indem der Diskont auf 2½ pCt. und der Report auf 3 pCt. sank, paralysirte den Rückgang der übrigen Transportwerthe, welche sich bis auf die Nordbahn (2368) und Südnorddeutsche Bahn (163.50) konstant erhielten; die Ursache der Steigerung dieser beiden Bahnen ist aus den vorstehenden Notizen über dieselben erklärlich. Die fast zwanzigfache Ueberzeichnung der Südbahn-Prioritäten kam im Aktienkourse (134.20) derselben nicht zum Ausdrucke.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Generaldirektion der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen unterstellte, am 16. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 23,684 km lange Strecke Gorinchem-Dordrecht als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3770 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Wiederübernahme des Betriebes der Altdamm-Colberger Eisenbahn durch die Direktion dieser Gesellschaft (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3824 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Anbringung von Schraubenkuppelungen an den Güterwagen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3832 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Anträge der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, betreffend die periodische Schmierung der Eisenbahnwagen (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3865 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 3884 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Verminderung des Schreibwerkes (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 3908 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vorlagen für die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3909 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3954 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 17. d. Mts. in Schandau abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 22. d. Mts.). — Ort und Zeit der nächsten Sitzung noch nicht bestimmt.

Niederländische Korrespondenz.

Samarang-Joana Dampftramway.

Dem Geschäftsbericht pro 1884 ist folgendes zu entnehmen:

Während acht Monaten des Jahres 1884 war die ganze 99,4 km lange Linie dem Betriebe übergeben. Es konnte pro 1884 3½ pCt. Dividende gewährt werden, gegenüber 2 pCt. in den beiden vorigen Jahren, während überdies in Gemässheit des Statuts von dem Reingewinn eine Summe von 22 000 fl. für Zuschüsse zu den verschiedenen Fonds verwendet werden konnte. Diese Ergebnisse geben mit Rücksicht auf den Umstand, dass in 1884 nur die Produkte von drei Zuckerfabriken auf dieser Linie befördert wurden, während für 1885 mit sechs Unternehmern Transportverträge abgeschlossen sind, zu der begründeten Hoffnung Anlass, das für das laufende Jahr (das erste eines vollständigen Betriebes) schon eine befriedigende Dividende gewährt werden könne, es sei denn, dass der ungünstige ökonomische Zustand Javas die normale Entwickelung des Verkehrs zeitlich verhindern sollte.

Die Stadtbahnen haben eine Länge von 11,8 km und umfassen folgende Linien:

Samarang-Djoemblang	4,3 km	(eröffnet 1. Dezember 1882)
Samarang-Boeloe	3,2 „	(„ 12. März 1883)
Samarang-Bahnhof	1,6 „	(„ 12. „ 1883)
Samarang-Kleine boom	2,7 „	(„ 2. Juli 1883)

Die Hauptbahn, welche 87,6 km lang ist, besteht aus folgenden Linien:

Samarang-Genoek	5,7 km	(eröffnet 2. Juli 1883)
Genoek-Demak	19,7 „	(„ 27. September 1883)
Demak-Koedoes	26,4 „	(„ 15. März 1884)
Koedoes-Pati	21,2 „	(„ 19. April 1884)
Pati-Joana	14,7 „	(„ 19. „ 1884)

Die Bau- und Ausrüstungskosten beziffern sich bis jetzt auf 2 871 542 fl. Da aber noch nicht alle Baurechnungen abgeschlossen sind, soll diese Summe noch um mehrere Beträge, insbesondere um die Kosten des im laufenden Jahre neu beschafften Fahrmaterials vermehrt werden. Die Gesammt-Anlagekosten werden aber die Summe von 3 100 000 fl. nicht überschreiten.

Im Laufe d. J. 1885 werden noch zwei Zweigbahnen nach den Fabriken Langsel und Tandjong-Modjo angelegt. Der Bau geschieht durch die Gesellschaft, die Anlagekosten aber werden von den Eigenthümern der Fabriken in zehn Terminen zurückerstattet.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 83,4 km gegen 17,5 in 1883.

Befördert wurden 21 865 Personen I. Klasse und 574 041 Personen II. Klasse, 1 504 000 kg Stückgüter und 3 395 Wagenladungen Güter.

Die Einnahmen beliefen sich auf 273 860 fl. oder 3 284 fl. pro Jahrkilometer und 8,97 fl. pro Tagkilometer gegen resp. 69 513 fl., 3 972 fl. und 10,88 fl. in 1883. Aus dem Personenverkehr wurde vereinnahmt: auf den Stadtbahnen 48 108 fl. = 11,14 fl. pro Tagkilometer gegen 51 624 fl. und 14,89 fl. in 1883, und auf der Hauptbahn 121 160 fl. = 4,625 fl. pro Tagkilometer gegen resp. 17 092 fl. und 5,51 fl. in 1883. Der Güterverkehr gab eine Einnahme von 103 092 fl. oder 3,38 fl. pro Tagkilometer gegen resp. 660 fl. in 1883.

Die Gesammteinnahme pro Zugkilometer steigerte sich von 1 fl. in 1883 bis 1,29 fl. in 1884.

Verausgabt wurden: Allgemeine Verwaltung in den Niederlanden und Indien 38 731 fl., Betriebsdienst 25 158 fl., Maschinendienst 63 422 fl., Bahndienst 22 143 fl., überhaupt 149 454 fl. = 1 792 fl. pro Jahrkilometer und 4,89 fl. pro Tagkilometer gegen resp. 48 102 fl., 2 749 fl. und 7,53 fl. in 1883. Die Ausgaben betrugen 54,57 pCt. der Einnahmen gegen 69,19 pCt. in 1883.

Es ergibt sich hiernach ein Reinertrag von 124 406 fl. gegen 21 410 fl. in 1883.

Wegen der Zinsenzahlung der Anleihe schliesst die Zinsenrechnung mit einem Saldo von — 12 241 fl., bleibt also Reingewinn 112 164 fl. — Diese Summe erhielt folgende Verwendung: Zuschuss zu den Reservefonds 5 477 fl.; Zuschuss zu den Erneuerungsfonds für den Oberbau 7 219 fl.; Zuschuss zu den Erneuerungsfonds für das Material 8 656 fl.; Unterstützungskasse 1 031 fl.; Aktionäre 89 781 fl.; auf neue Rechnung übertragen 170 fl.

Der Lokomotiven- und Wagenpark besteht aus 15 Lokomotiven, 28 Personen- und 91 Lastwagen. Ueberdies sind noch in Bestellung 2 Lokomotiven und 20 Lastwagen.

Almelo-Salzbergener Bahn.

Die Einnahmen für die Almelo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft pro 1884 betrugen: Antheil an den Bruttoeinnahmen 99 850 fl.; Subventionen 2 000 fl.; sonstige Quellen 495 fl.; überhaupt 102 345 fl. und die Ausgaben: Dividende 49 875 fl.; Amortisation 36 080 fl.; Miethe für Bahnhof Hengelo 6 000 fl.; Zinsen an die Betriebsgesellschaft 3 365 fl.; Administrationsrath 2 000 fl.; Steuern- und sonstige Ausgaben 3 547 fl.; Defizit aus dem vorigen Betriebsjahr 946 fl., im ganzen 101 813 fl. — Die Rechnung schliesst also mit einem Saldo von + 532 fl. Die Dividende betrug wie 1883 2⅝ pCt.

Die Bruttoeinnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 113 616 fl. (112 974 fl. in 1883), aus dem Gepäckverkehr 4 055 fl. (4 065 fl.), aus dem Viehverkehr 8 008 fl. (13 268 fl.), aus dem Güterverkehr 183 340 fl. (184 988 fl.), Extraordinarien 14 879 fl. (17 315 fl.), überhaupt 323 899 fl. = 5 839 fl. pro Jahrkilometer und 15,997 fl. pro Tagkilometer, gegen resp. 332 612 fl. = 5 996 fl. und 16,42 fl. in 1883.

Dampfschifffahrt Vlissingen-Queenborough.

Bekanntlich wurde der Quai in Queenborough im Jahre 1882 durch Feuer theilweise zerstört. Da die London Chatham & Dover Eisenbahngesellschaft sich zur Herstellung der Quais nicht entschloss und dadurch dem Verkehr zwischen England und dem Kontinent über die Vlissinger Route ein bedeutender Nachtheil erwuchs, wurde seitens der Dampfschifffahrtgesellschaft „Zeeland“ und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen der London Chatam & Dover Eisenbahngesellschaft ein Prozess gemacht. Zu gleicher Zeit wur-

den zwischen obengenannten Gesellschaften Unterhandlungen geführt, um zu einer Revision des Vertrags von 1877, betreffend den Verkehr zwischen England und dem Kontinent via Vlissingen, zu gelangen.

Diese Unterhandlungen führten zu einem im Monat März d. J. zwischen den Parteien abgeschlossenen Vertrag, wodurch der obenerwähnte Prozess unnöthig ist. In diesem neuen Vertrag sind die Rechte und Verpflichtungen der Parteien deutlicher formulirt, während die Entwickelung des Verkehrs zwischen England und dem Kontinent innerhalb einer nicht allzu fernen Frist ermöglicht wird durch eine Bedingung, welche neben dem bestehenden Nachtdienst die Einrichtung eines Tagedienstes vorschreibt, innerhalb sechs Monaten nach erfolgter Anzeige der Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Zeeland" und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen an die London Chatham & Dover Eisenbahngesellschaft, unter der Bedingung jedoch, dass der Tagesdienst nicht früher als 1. Januar 1886 und nicht später als 1. Januar 1887 eröffnet werden soll. Die London Chatham & Dover Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich zu dem Bau eines Quais von gleichartigen Materialien und von ähnlicher Konstruktion als der bestehende für die Ein- und Ausschiffung von Personen, Gütern und Vieh mit allen für einen I. Klasse-Tage- und Nachtdienst erforderlichen Wartesälen, Güterschuppen und Einrichtungen und zugänglich für die Dampfschiffe der Gesellschaft „Zeeland" mit einem Tiefgrund von nicht über 12 Fuss und einer Länge von 300 Fuss. Die London Chatam & Dover Gesellschaft soll zu jeder Zeit einen Ankerplatz für zwei solche Dampfer und für ein Schiffboot von nicht über 12 Fuss Tiefgang in beladenem Zustand besorgen. Die London Chatham & Dover Eisenbahngesellschaft und die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verpflichten sich zur Errichtung und Unterhaltung eines guten und hinlänglichen Eisenbahndienstes für den Personenverkehr resp. zwischen London und Queenborough und von und nach Vlissingen zur Verbindung mit den Dampfern.

Auch zwischen dem Staat und der Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Zeeland" wurde ein Vertrag geschlossen, betreffend die Einrichtung eines Tagesdienstes zwischen Vlissingen und Queenborough für die Beförderung von Postpacketen. In den Motiven zu dem bei der Zweiten Kammer der Generalstaaten zur Vorlage gebrachten Gesetzentwurf zur Bekräftigung obenerwähnten Vertrags wird von der Regierung auf die grosse Bedeutung hingewiesen, welche die Einrichtung dieses neuen Dienstes für den internationalen Postverkehr haben soll. Voraussichtlich wird die Deutsche Postverwaltung den Verkehr über die anderen bestehenden Routen fast gänzlich einstellen, um die Postpackete von Deutschland mit Bestimmung nach England und den Vereinigten Staaten Amerikas fast ausschliesslich über die Niederlande zu dirigiren, während auch die Reisenden, welche jetzt noch über Ostende reisen, zweifellos dem Tagesdienst über Vlissingen den Vorzug geben werden. Der Gesetzentwurf wurde dann auch mit 64 gegen 1 Stimme angenommen.

Ueber den Verkehr der Dampfschifffahrt Vlissingen-Queenborough geben wir nachfolgende Ziffern, woraus hervorgeht, dass das Publikum dieser Route mehr und mehr den Vorzug gibt. Die Relationen der Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit Nord-Deutschland, Oesterreich und Russland breiten sich denn auch fortwährend aus. Des unzulänglichen Zustandes des Quais in Queenborough wegen konnte sich jedoch der Güterverkehr nicht entwickeln, da nur ein beschränkter Verkehr möglich war.

Personenverkehr:

	Anzahl	Einnahme
1884	72 416	714 382 fl.
1883	70 597	683 521 „
1882	66 046	614 293 „
1881	63 953	587 421 „
1880	54 436	534 999 „

Güterverkehr:

	kg	Einnahme
1884	30 924 000	294 357 fl.
1883	31 646 000	293 808 „
1882	27 534 000	279 193 „
1881	38 577 000	312 774 „
1880	35 425 000	272 311 „

Für die Beförderung von Postpacketen empfängt die Gesellschaft eine Vergütung von 150 000 fl. pro Jahr.

An Postpacketen wurden befördert:

in 1880	43 487½ kg
„ 1881	71 970½ „
„ 1882	115 500 „
„ 1883	154 216 „
„ 1884	157 672½ „

Es ist hierbei zu bemerken, dass, während durch die Dampfer der Gesellschaft die Abendpost von fast ganz Nord-Europa nach England befördert wird, von England nur die für Holland bestimmten Packete an diese Route abgetreten werden. Durch das im Bau begriffene zweite Gleise auf der Linie Vlissingen-Roosendaal wird in der Zukunft mehr als jetzt die Gelegenheit geboten werden können, in Fällen verspäteter Ankunft des Dampfschiffes die Postpackete sofort weiter zu befördern, und damit die hauptsächlichste Verhinderung für die Beförderung der Transit-Postpackete beseitigt sein.

Im ganzen wurden in 1884 366 Reisen gemacht, gegen 364 in 1883, 365 in 1882, 367 in 1881 und 367 in 1880.

Die Gesammteinnahmen betrugen:

	im ganzen fl.	pro Reise fl.
in 1884	1 200 708	3 280
„ 1883	1 160 853	3 189
„ 1882	1 071 345	2 935
„ 1881	1 074 810	2 929
„ 1880	981 031	2 673

Die Betriebskosten betrugen:

	im ganzen fl.	pro Reise fl.
in 1884	760 675	2 078
„ 1883	759 419	2 086
„ 1882	727 595	1 993
„ 1881	728 624	1 985
„ 1880	719 768	1 961

Aus nachstehender Vergleichung der Betriebsresultate seit der Eröffnung der Fahrt am 26. Juli 1875 ist die Entwickelung des Unternehmens ersichtlich.

Einnahmen fl.	Betriebs-Ausgaben fl.	Differenz fl.	Differenz fl.	Ausgaben in Prozenten der Einnahmen
45 515	320 771	—	— 275 256	704,754
143 668	473 766	—	— 330 098	329,763
363 574	909 224	—	— 545 650	250,079
684 923	763 116	—	— 78 193	111,416
877 044	717 930	+ 159 114	—	81,858
981 031	719 768	+ 261 263	—	73,369
1 074 810	728 624	+ 346 186	—	67,791
1 071 345	727 595	+ 343 750	—	67,914
1 160 853	759 419	+ 401 434	—	65,419
1 200 708	760 675	+ 440 033	—	63,352

Aus Deutschen Geschäftsberichten.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (Geschäftsbericht pro 1884).

Die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, die Linien Erfurt-Nordhausen 78,24 km und Straussfurt-Gross-Heringen 52,77 km, im Summa 131,01 km umfassend, hat im Personenverkehr einen erheblichen Aufschwung im Berichtsjahre zu verzeichnen. Die Einnahme, welche infolge der Eröffnung der Sangerhausen-Erfurter Eisenbahn im Jahre 1882 bis auf 365 014 ℳ gesunken war, hat sich seit dieser Zeit mit jedem Jahre um ca. 13 000 ℳ gebessert und wird dieselbe durch die Einlegung eines vierten Personenzuges eine weitere Steigerung erfahren, auch von der den Besuch des Harzes erleichternden Bahn von Lauterberg nach St. Andreasberg, sowie von der Bahnlinie Erfurt-Ritschenhausen und der z. Zt. noch im Bau befindlichen Bahnlinie von Eichicht nach Stockheim wird eine weitere Belebung der Frequenz erhofft. Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr inkl. der Nebenerträge stellte sich in den 10 Jahren 1874—1884 auf 346 746 resp. 442 654, 448 643, 423 857, 427 421, 423 288, 414 973, 394 084, 365 014, 378 223 und 391 289 ℳ resp. pro Kilometer auf 2 647, 3 379, 3 424, 3 235, 3 263, 3 231, 3 167, 3 008, 2 786, 2 887 und 2 987 ℳ Es sind im ganzen 483 427 Personen (gegen 451 857 im Vorjahre), also im Berichtsjahre 31 570 Personen mehr befördert und inkl. der Nebeneinnahmen 13 066 ℳ mehr vereinnahmt worden. Auch der Güterverkehr hat eine Mehreinnahme von rund 48 000 ℳ erbracht und ist dies fast ausschliesslich der Verkehrsentwickelung auf den eigenen Strecken zu verdanken. Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr der 10 Jahre 1874—1884 stellte sich auf 534 757, resp. 659 306, 748 915, 730 236, 732 503, 850 845, 864 836, 847 257, 796 458, 854 800 und 900 718 ℳ oder pro Kilometer Bahnlänge auf 4 149 resp. 5 116, 5 811, 5 666, 5 684, 6 602, 6 710, 6 574, 6 180, 6 633 und 6 989 ℳ Das beförderte Quantum belief sich auf 404 551 t (gegen 362 957 t im Vorjahre), davon entfielen auf den Lokalverkehr 49 210 (gegen 47 629) t, auf die direkten Verkehre 336 888 (gegen 302 296) t und auf den Durchgangsverkehr 18 453 (gegen 13 032) t.

Die Gesammteinnahme bezifferte sich auf 1 514 135 (gegen 1 468 270) ℳ, die dem Erneuerungsfonds zufliessenden Erträge aus Veräusserungen mit 74 494 ℳ (79 190 ℳ in 1883) sind hiervon abzusetzen und es verbleibt somit eine reine Betriebseinnahme von 1 439 641 (gegen 1 389 080) ℳ Davon entfallen auf den Personenverkehr 391 290 (gegen 378 223) ℳ = 27,18 (gegen 27,23) pCt. der Gesammteinnahme und 2 987 (gegen 2 887) ℳ pro Kilometer Betriebslänge, auf den Güterverkehr 900 718 (gegen 854 800) ℳ = 62,57 (gegen 61,54) pCt. der Gesammteinnahme und 6 875 (gegen 6 632) ℳ pro Kilometer Betriebslänge, auf verschiedene Einnahmen 147 633 (gegen 152 289) ℳ = 10,25 (gegen 10,96) Prozent der Gesammteinnahme oder 1 127 (gegen 1 162) ℳ

Die Gesammtausgaben betrugen 988 698 (gegen 976 476) M., hiervon sind die aus besonderen Fonds zu bestreitenden Beträge von 187 126 (und 194 106) M. abzusetzen, so dass eine reine Betriebsausgabe von 801 571 (gegen 782 369) M. verbleibt. Von derselben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 98 534 (gegen 104 268) M. = 12,29 (gegen 13,33) pCt. der Gesammtausgabe, oder pro Kilometer Betriebslänge 752 (gegen 796) M., auf die Bahnverwaltung 204 694 (gegen 195 739) M. = 25,54 (gegen 25,02) pCt. der Gesammtausgabe, oder 1 562 (gegen 1 494) M. pro Kilometer Betriebslänge und auf die Transportverwaltung 498 344 (gegen 482 352) M. = 62,17 (gegen 61,65) pCt. der Gesammtausgabe, oder 3 804 (gegen 3 682) M. pro Kilometer Betriebslänge. Die Gesammtausgabe betrug 55,68 (gegen 56,32) pCt. der Gesammteinnahme.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beziffert sich inkl. der Zinsen vom Reservefonds auf 643 843 M. und es bleibt hiervon — nach Rücklage von 122 966 M. in den Erneuerungsfonds — die Summe von 520 877 M. verfügbar. Dieselbe wurde wie folgt verwendet: 221 686 M. zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen, 225 000 M. zur Vertheilung einer 5prozentigen Dividende auf die Stammprioritäts-Aktien, 56 250 M. für die noch bezugsberechtigten Stammprioritäts - Aktien - Dividendenscheine No. 1 (3,75 M. pro Stück) resp. 1¼ pCt. Dividende für die Inhaber der abgestempelten Stammaktien, 250 M. Rücklage in den Fonds zur Befriedigung rückständiger Dividendenscheine, 7 218 M. Eisenbahnsteuer und 10 471 M. Tantième an Verwaltungsrath und Direktion.

Der Erneuerungsfonds schloss mit einem Bestande von 388 039 (gegen 370 848) M. ab.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht pro 1884 betrug die Summe aller Betriebseinnahmen 932 733 M., die der Betriebsausgaben 599 538 M. und demnach der Ueberschuss 333 195 M., von welcher Summe jedoch noch 17 571 M. als Rücklagen in den Erneuerungsfonds abgerechnet werden, so dass noch 315 624 M. verbleiben. Zu diesem Ueberschuss kommen die am 1. Juli 1885 zahlbaren Garantiezuschüsse der drei betheiligten Staatsregierungen pro 1884 mit 405 000 M., so dass 720 624 M. verfügbar sind. Die Verwendung des Ueberschusses wird wie folgt nachgewiesen: Zu Rücklagen in den Bau- und Betriebsergänzungsfonds mit 277 125 M., zu Verzinsungen mit 203 850 M., zur Zahlung nicht fixirter Tantièmen mit 1 200 M., zu sonstigen Zwecken (Einkommensteuer, Konvertirungskosten, Gratifikationen) 14 458 M., zur Remuneration des Aufsichtsrathes 3 000 M. und zur Zahlung von $2^1/_6$ pCt. Dividende auf das Prioritäts-Stammaktien-Kapital von 9 900 000 M. = 13 M. pro Aktie mit 214 500 M., der Rest von 6 491 M. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Frequenz hat sich sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr beträchtlich gehoben; im Personenverkehr wurden und zwar im Lokalverkehr 268 588 (gegen 250 382) und in den direkten Verkehren 88 049 (gegen 76 760), im ganzen 356 637 (gegen 827 052) Reisende befördert. Jede Person hat durchschnittlich 25,26 (gegen 24,54) km zurückgelegt. Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehre betrug im Lokalverkehr 223 277 (gegen 209 843) M., in den direkten Verkehren 146 146 (gegen 136 637) M., zusammen 369 423 (gegen 346 480) M., oder pro Kilometer 5 418 (gegen 5 082) M. Im Gepäckverkehr wurden 797 (gegen 934) t befördert und hierfür 10 823 (gegen 10 419) M. oder pro Kilometer 159 (gegen 153) M. Im Güter-, Leichen- und Viehverkehr wurden im Lokalverkehr 19 116 (gegen 47 411) t und in den direkten Verkehren 181 740 (gegen 146 465) t, zusammen 200 856 (gegen 193 876) t befördert. Jede Tonne hat durchschnittlich 44,88 (gegen 58,38) km zurückgelegt. Die Gesammteinnahme dieses Dienstzweiges bezifferte sich im Lokalverkehr auf 35 346 (gegen 50 795) Mark, in den direkten Verkehren auf 438 296 (gegen 379 868) M., zusammen auf 473 642 (gegen 430 663) M. und betrug pro Kilometer 6 947 (gegen 6 317) M. Die Gesammteinnahme bezifferte sich somit aus diesem Verkehrszweige auf 853 888 (gegen 787562) M. Ferner wurden noch für Ueberlassung von Bahnanlagen 11 002 M., für Ueberlassung von Betriebsmitteln 34 472 M., an Erträgen aus Veräusserungen 6 838 M. und aus dem Konto Diverse 23 919 M. vereinnahmt, so dass die Summe aller Einnahmen inkl. eines Vortrages von 2 613 M. sich auf 932 733 M. bezifferte. Die Betriebsausgaben bezifferten sich für die allgemeine Verwaltung auf 66 957 M. = 11,17 pCt., für die Bahnverwaltung auf 195 339 M. = 32,58 pCt. und für die Transportverwaltung auf 337 242 M. = 56,25 pCt., in Summa auf 599 538 M.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte pro 1884 erzielte diese Bahn eine Besserung in den Betriebsergebnissen, welche hauptsächlich dem günstigeren Verhältniss zwischen Betriebs-Einnahme und Ausgabe, sowie der weiteren Entwickelung des Lokalverkehrs zugeschrieben wird. Der Durchgangsverkehr hat dagegen Rückschritte gemacht. Die unverändert gebliebene Betriebslänge betrug 100,49 km, die Anzahl der zurückgelegten Lokomotiv-Betriebskilometer 322 096 (gegen 327 446), die Anzahl der Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen 9 330 652 (gegen 10 366 452), mithin 1 035 800 km weniger. Die Gesammt-Betriebseinnahme bezifferte sich auf 1 387 225 M. (gegen 1 365 676 M.) oder + 21 549 M., pro Kilometer auf 13 804 (gegen 13 590) + 214 M., pro Lokomotivkilometer auf 4,31 (gegen 4,17 M.) + 0,14 M. und für jeden Wagen-Achskilometer auf 0,15 (gegen 0,13 M.). Dagegen betrugen die reinen Betriebsausgaben 629 371 (gegen 639 353 M.) oder — 9 982 M. d. i. pro Kilometer 6 263 M. (gegen 6 362 M.) — 99 M. oder pro Lokomotivkilometer 1,95 M. (gegen 1,95 M.) und pro Wagen-Achskilometer auf 0,07 M. (gegen 0,06 M.). Von den Betriebseinnahmen wurden 45,37 pCt. (gegen 46,82 pCt.) durch die Betriebsausgaben in Anspruch genommen.

Dem Reservefonds wurden 19 500 M. und dem Erneuerungsfonds 143 330 M. überwiesen. Nach diesen Abzügen bezifferte sich der Ueberschuss inkl. eines Vortrages aus 1883 von 13 912 M. auf 608 936 M., von welchem 67 500 M. zur Zahlung einer viereinhalbprozentigen Dividende für die Prioritäts - Stammaktien, 450 000 M. zur Zahlung einer $2\frac{1}{2}$prozentigen Dividende für die Stammaktien, 13 269 M. zur Zahlung der Eisenbahnsteuer verwandt wurden, 55 000 M. wurden dem Bau-Ergänzungsfonds überwiesen und die noch restirenden 23 167 M. auf neue Rechnung vorgetragen.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LXI.

Hoboken liegt nördlich von Jersey City, an diesses stossend, auf dem Festlande und sowohl seine Wasserfront als auch ein guter Theil des Städtchens selbst, nämlich der östliche, nach dem North River zu gelegene, ist viel schöner als die entsprechende Parthie in Jersey City. Hudson Street, Washington Street, parallel mit dem North River laufend, sind schöne Strassen, die erstere besonders besticht wegen der vielen netten Villas das Auge. Leider gibt es in Hoboken im Sommer ungezählte Musquitos und stets schlechtes Trinkwasser. Gegen Westen ist noch viel freies Terrain und etwa eine englische Meile von Washington Street entfernt befinden sich die „Heights“, in der Verlängerung der Ferry Street „Union Hill“ genannt. Zwischen Union Hill und den letzten Holzbaracken von Hoboken lagen früher Salzwiesen, Sümpfe, welche mit dem Flusse in Verbindung standen und brackisches Wasser enthielten. Einmal waren sie gefüllt, einige Stunden später halb leer, wie es Ebbe und Fluth eben mit sich brachten. Diese gute alte Zeit habe ich noch erlebt; man konnte höchstens Malariafieber bekommen.

Die Verbindung mit dem Flusse ist unterbrochen worden, die Sümpfe bestehen noch — Salzwiesen duften nicht gerade lieblich, die jetzigen Sümpfe aber, schwarz wie Tinte, verbreiten einen entsetzlichen Gestank.

Vom Ferryhause in Hoboken, gegenüber der Newyorker Christopher Street, führt direkt auf Union Hill zu eine Pferdebahn. Um die Höhe zu gewinnen, wird der ganze Waggon sammt Insassen und Pferden auf einer Seilrampe, wie deren eine kleinere neben der Ellipse in Ofen betrieben wird, in die Höhe gezogen, ein zweiter kommt gleichzeitig herunter. Oben befindet sich neben der Rampe ein Deutsches Bierhaus, und von der Terrasse desselben ist der Ueberblick auf Hoboken, Jersey City, den River, Newyork, einen Theil der Bay prachtvoll.

Obwohl mir nicht bekannt ist, dass sich auf der Seilrampe je ein grossartiger Unfall ereignet hätte, so sind doch bereits mehrere kleine „accidents“ vorgekommen. Wahrscheinlich um Gelegenheit zu bieten, jede Gefahr dieser Art vermeiden zu können, hat man vom Ferryhause in Hoboken ab durch Ferry Street, entlang der Pferdebahn eine eiserne Hochbahn gebaut. Sie beginnt ziemlich im Niveau der Strasse, steigt bis zur Durchschnittshöhe der Newyorker Hochbahnen und läuft horizontal bis zu den Sümpfen. Dort steigt sie wieder und nun wird die Konstruktion bei weitem kühner als jene an der Nordwestecke des Centralparkes zwischen der 8. und 9. Avenue. Die Steigung ist dabei bedeutend; oben, neben dem Maschinenhause der Rampe läuft die neue Bahn noch einige hundert Fuss im Niveau weiter bis zum neuen Maschinenhause. Die Maschinerie ist bereits aufgestellt, und aus ihrer Form ist zu ersehen, dass man diese zweigleisige Hochbahn mittelst eines Seiles betreiben wird. Die Steigung liegt dort, wo die Sümpfe beginnen, theilweise in einer Kurve.

Vermuthlich wird die Rampe fortbestehen, denn Pferdebahnwagen können nicht auf der Hochbahn befördert werden, weil das Aufnahmegebäude in Hoboken nur für Passagiere adaptirt erscheint. Denkbar wäre es übrigens, dass man die Waggons bis an die Kurve mittelst Lokomotiven befördert; freilich ist die Steigung in Hoboken auch bedeutend genug für schwache Maschinen; die Zeit wird Aufschluss geben.

Im Augenblicke, wo ich schreibe, donnern Kanonen vom North River herüber; dort liegt noch „La Flore“, (die „Isère“ segelte gestern ab) und heute haben wir den 4. Juli, den berühmten Jahrestag der Unabhängigkeitserklärung. Laut Programm sollte „La Flore“ Salutschüsse abgeben, und das scheint sie jetzt um 12 Uhr Mittags gethan zu haben. Seit gestern hört

man auf den Strassen unaufhörlich das Knallen von Feuerwerkskörpern; besonders die fire crackers machen einen Höllenlärm. Bereits heute früh melden die Blätter einen Todten und zwei Verwundete von gestern, die morgige Verlustliste wird, wie immer, sehr bedeutend ausfallen. Es sterben besonders einige Tage nach dem 4. Juli viele Kinder am Starrkrampfe, welcher infolge von Wunden an den Händen eintritt. Je mehr Unfug die Sprösslinge auf den Strassen treiben, desto mehr freuen sich die meisten Eltern. Die heranwachsende Jugend Newyorks verbummelt sehr, das gestehen alle wahrheitsliebenden Einwohner ein.

Die Englische Cunard Line und die Französische Compagnie générale transatlantique haben vor wenigen Tagen von Washington die Erlaubniss erhalten, die Kajütenpassagiere wie früher an ihren eigenen Piers landen zu dürfen. Es kann kaum bezweifelt werden, dass alle übrigen Gesellschaften, welche keine Piers auf dem Newjersey-Ufer besitzen, diese Erlaubniss ebenfalls erhalten — die Barge Office ist alsdann vollständig überflüssig. Tausende und Tausende von Touristen, welche im Herbste von Europa zurückkehren, werden hocherfreut sein, diese Kunde zu vernehmen.

In der letzten Zeit sollen Reisende bis zu sechs Stunden haben warten müssen, ehe sie aus dem eisernen Schuppen herausdurften; es war ein unerhörter Skandal. Im Herbste würde es zu ganz ernsten Streitigkeiten gekommen sein, denn fünf, sechs Riesendampfer laufen oft gleichzeitig ein und vier, fünf davon landen ihre Passagiere auf Manhattan Island. Wenn man nicht einmal 200 Reisende ohne Verzug abfertigen kann, was soll man mit 1 000—1 500 anfangen? Recht drastisch beleuchtete neulich ein hiesiges Blatt die ungeheuren Kosten, in welche sich die Gesellschaften stürzen, um ihre Schiffe in sechs Stunden weniger Zeit, als „the best record" über den Ozean jagen zu lassen; der Mehrverbrauch an Kohlen ist ungeheuer und auch Kessel, Maschinen müssen vorher ausgewechselt werden. Die Reisenden kommen sechs Stunden früher als sonst hier an, und bringen diese wirklich „kostbare Zeit" im Zollschuppen der Barge Office zu.

Präjudizien.

v. O. **Ein pensionirter Eisenbahnbeamter hat bezüglich einer Rente, welche ihm neben seiner Pension auf Grund des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gezahlt wird, keinen Anspruch auf bevorzugte Behandlung bei der Kommunalbesteuerung auf Grund des Preussischen Gesetzes vom 11. Juli 1822 über die Heranziehung der Staatsdiener zu Gemeindelasten.** Der Eisenbahnschaffner N. zu Berlin, welcher einen Jahrgehalt von 1 218 ℳ aus der Staatskasse bezog, wurde infolge einer im Dienste erlittenen Beschädigung vom 1. März 1878 ab mit 248 ℳ jährlich in den Ruhestand versetzt, erstritt jedoch auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 noch eine jährliche Rente von 970 ℳ. N. hatte im Oktober 1884 eine Wohnung in Berlin für einen Miethzins von 180 ℳ inne und wurde von dem dortigen Magistrat unter Freilassung von 1/5 der Pension von 248 ℳ nach 180 ℳ Miethe für das Steuerjahr 1884/85 zu einer Jahresmiethssteuer von 8,20 ℳ veranlagt. Mit einer hiergegen eingelegten Reklamation unterm 25. November 1884 vom Magistrate zurückgewiesen, klagte er gegen denselben mit dem Antrage, bei Berechnung der Miethssteuer auch 1/5 von der Jahresrente von 970 ℳ auf Grund des Preuss. Gesetzes vom 11. Juli 1822 freizulassen. Nachdem der Magistrat hiergegen den Einwand erhoben, dass die Rente des Klägers bei der Berechnung der Miethssteuer nicht in Betracht gezogen werden könne, weil auf sie nicht das im Preuss. Gesetze vom 11. Juli 1822 den Beamten bewilligte Benefizium Anwendung finde, erkannte der Bezirksausschuss für Berlin am 27. Januar 1885 auf Klageabweisung, indem er den Einwendungen des Beklagten beitrat. Die von N. hiergegen eingelegte Revision verwarf das Preuss. Ober-Verwaltungsgericht, indem es die Vorentscheidung vornehmlich aus folgenden Gründen bestätigte: „Der Rente des Klägers, welche derselbe zuerkannt erhalten hat, wohnt die dafür in Anspruch genommene Eigenschaft einer Pension im Sinne des Gesetzes vom 11. Juli 1822 nicht bei. Die in den §§ 1 und 2 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 genannten Unternehmungen haften als solche, wenn ein Mensch bei dem Betriebe getödtet oder körperlich verletzt wird, für den dadurch entstandenen Schaden und damit unter anderem bei einem Beamten möglicherweise auch gerade für diejenigen Nachtheile, welche demselben daraus erwachsen, dass er seine dienstlichen Bezüge fernerhin zu erwerben ausser Stande ist. Die dem Kläger zugebilligte Rente und deren Zahlung stellen sich nicht als eine Erfüllung des Dienstvertrages, sondern als eine für dessen vorzeitige Lösung gewährte Entschädigung dar, welche unter keine derjenigen im Preuss. Gesetze vom 11. Juli 1822 aufgeführten Leistungen zu bringen ist, denen eine bevorzugte Behandlung bei der Komunalbesteuerung zukommt." (Erk. des II. Senats des Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts vom 9. April 1885; Monatsschrift f. Deutsche Beamte Bd. IX. S. 218 f.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. August d. J. wird von der Bahnlinie **Hohenstein-Schöneck-Berent** die im Bau begriffene, 13,67 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Danzig zu unterstellende Theilstrecke **Sobbowitz-Schöneck** und mit derselben auch die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen in Betrieb genommene Strecke Hohenstein-Sobbowitz für den vollen Verkehr eröffnet werden.

Die auf dieser Strecke verkehrenden gemischten Züge mit Personenbeförderung sind aus dem mit dem 1. Juni d. J. in Kraft getretenen, auf allen Stationen unseres Verwaltungsbezirks aushängenden Sommerfahrplan zu ersehen.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 17. Juli 1885. (1561)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Güterverkehr.

Die im Nachtrag I Seite 109 zum Tarif für den **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** verzeichneten Sätze des Ausnahmetarifs No. 11 (Fluss- und Schwerspath) für Gera-Deggendorf trans., Kufstein trans., Passau (Donaulände) und Regensburg (Donaulände) gelten auch für den Transport von Gyps, gebrannt, auch roh, wenn gemahlen.

Dresden, am 18. Juli 1885. (1562)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Breslau** vom 1. April d. J. kommt mit Gültigkeit vom 1. August cr. ab der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält ausser einer Bestimmung wegen Aufhebung der Entfernungen für Mainz (Staatsb.) neue Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Rogau, Rosenthal, Ströbel und Zobten des Direktionsbezirks Breslau. Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für Rosenthal erhalten jedoch erst vom Tage der Eröffnung dieser Station ab Gültigkeit.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 11. Juli 1885. (1563)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Nachtrag VII zum **Deutschen Eisenbahn-Gütertarif** Theil I findet hinsichtlich der sub I und II A daselbst verzeichneten Bestimmungen vom 1. August 1885 und hinsichtlich der übrigen Bestimmungen vom 1. Oktober 1885 ab auch auf den Deutsch-Polnischen Verband Anwendung. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen des § 48 und der Anlage D des Betriebs-Reglements.

Bromberg, den 18. Juli 1885. (1564 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 20. Juli cr. treten für die **Beförderung von Schwefelkies in Wagenladungen** von je 10 000 kg nach Waldhof, Station der Hessischen Ludwigsbahn, nachstehende Ausnahmetarifsätze in Kraft:

von Grevenbrück . . . 0,64 ℳ
„ Lintorf . . . . . 0,68 „
„ Schwelm . . . . . 0,69 „
pro 100 kg.

Köln, den 19. Juli 1885. (1565)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Unter Aufhebung der Spezialbestimmungen und Tarife der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der schmalspurigen Eisenbahn Döbeln-Mügeln-Oschatz vom 1. November 1884/7. Januar 1885 nebst Nachtrag I und II, tritt am 1. August 1885, bezw., insoweit Erhöhungen eintreten, am 15. September 1885 für die schmalspurige Eisenbahn Dö-

beln (Grossbauchlitz) Mügeln-Oschatz ein neuer Tarif mit im wesentlichen ermässigten Frachtsätzen in Kraft, von welchem Exemplare zum Preise von 0,20 Mark bei sämmtlichen Güterexpeditionen zu erlangen sind. — Die Frachtsätze für den Schmalspurbahn-Verkehr nach und von Döbeln loko und transit werden aufgehoben und durch solche für Station Grossbauchlitz ersetzt. — Die mit Nachtrag I am 1. April 1885 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für den Transport von gebranntem Kalk gelangen zur Aufhebung und wird die Fracht für diesen Artikel in Zukunft wiederum nach den zumeist eine Ermässigung erfahrenden Taxen des Spezialtarifs III berechnet.

Dresden, am 21. Juli 1885. (1566)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

In unserem **Lokalverkehr** und im gegenseitigen Verkehr der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, sowie im Verkehr der Staatsbahnen mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen kommt für die Zeit vom 20. d. M. ab bis Ende dieses Jahres ein Ausnahmetarif für „Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen etc.)“, welches wegen des Gewichts oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, zur Anwendung. Nach demselben werden bei Verladung von Langeisen auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg die Frachtsätze des betreffenden Spezialtarifs oder der bestehenden Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Sendung berechnet.

Magdeburg, den 21. Juli 1885. (1567)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mecklenburgische Südbahn. Am 1. August cr. treten für den Güterverkehr unserer Haltestellen mit den wichtigeren Stationen der Nachbarbahnen bedeutend ermässigte (Umkartirungs-) Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Stationen.

Berlin, den 20. Juli 1885. (1568)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Die aus Deutschland für die Route über Warschau bestimmten Güter können, wenn dieselben auch erst am Bestimmungsorte oder an einem anderen Orte verzollt werden sollen, in offene Wagen verladen werden.

Die Warschau-Wien-Bromberger Bahn wird derartige Sendungen, soweit dies nach den Zollvorschriften zur Verzollung im Russischen Inlande erforderlich ist, in Alexandrowo resp. Sosnowice verwaltungsseitig in bedeckt gebaute Wagen kostenfrei umladen lassen.

Diese Güter — mit Ausnahme von allen vollständig unverpackten, bei der Revision leicht nachzuzählenden Waaren, sowie Petroleum in Fässern, welche bis Warschau auf offenen Wagen befördert werden dürfen, — müssen an Vermittelungsadressen in Alexandrowo resp. Sosnowice aufgegeben werden.

Bromberg, den 16. Juli 1885. (1569 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Am 1. August l. J. gelangt für den **Main-Neckarbahn-Württembergischen Güterverkehr** ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der Tarif vom 1. Juni 1883 nebst Nachtrag aufgehoben wird.

Derselbe enthält zum Theil ermässigte Frachtsätze, insbesondere für Güter des Spezialtarifs III. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 20. Juli 1885. (1570)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau-Erfurt. Am 1. August cr. treten für Eisenberg bezw. Ilversgehofen neue, für Köstritz und Lichtenfels abgeänderte Tarifsätze, sowie Aenderungen der Spezial-Bestimmungen zum Betriebsreglement in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 20. Juli 1885. (1571)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. k. M. kommen für den Verkehr zwischen der neu eröffneten Haltestelle Rogau, sowie den Stationen Zobten und Ströbel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und den sämmtlichen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg, sowie den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Expeditionen, sowie das hiesige Verkehrs-Büreau auf Verlangen Auskunft.

Magdeburg, den 21. Juli 1885. (1572)
Königliche Eisenbahndirektion.

Holzverkehr von Donau - Dampfschifffahrts-Stationen nach Belgien. Nachdem die Station Kaiser-Ebersdorf der K. K. General - Direktion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen als Umschlagsplatz für den Verkehr mit Donaustationen aufgehoben worden ist, soll nach Mittheilung der Oesterreichischen K. K. Verwaltung der Umschlag der nach dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz von Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Belgien vom 1. Oktober 1882 abgefertigten Sendungen — anstatt in Kaiser-Ebersdorf — fortan in Wien Quaibahnhof (K. K. Staatsbahnen) erfolgen und zwar zu den gleichen Sätzen — sowohl östlich wie westlich vom Schnittpunkte — wie für Kaiser-Ebersdorf.

Köln, den 20. Juli 1885. (1573)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Die Station Wedding des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ist am 15. Juli c. in den **Ausnahmetarif 4 (Roheisen)** des Staatsbahn - Güterverkehrs **Köln (rechtsrheinisch)-Berlin** mit den um ℳ 0,01 pro 100 kg ermässigten Frachtsätzen der Station Berlin Nordbahnhof einbezogen worden.

Köln, den 18. Juli 1885. (1574)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für den Lokalverkehr mit Station Stieringen-Wendel werden an Stelle der in Tabelle II unseres Kilometerzeigers enthaltenen Entfernungen vom 5. September d. Js. ab um 1 km erhöhte Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Ein dieselben enthaltender **Nachtrag V zum Kilometerzeiger** ist ausgegeben.

Strassburg, den 16. Juli 1885. (1575)
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Böhmisch - Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Am 1. August d. Js. tritt ein neuer Tarif für den Transport Böhmischer Braunkohlen in Wagenladungen zu 10 000 kg von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer, K. K. priv. Dux-Bodenbacher, K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn, priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn nach Norddeutschland in Kraft, durch welchen der Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr via Reitzenhain bezw. via Franzensbad vom 1. April 1884 sammt Nachträgen und die im Tarife für den Transport Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund vom 1. April 1884 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze, mit Ausnahme derjenigen für die Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und K. K. priv. Böhmischen Nordbahn aufgehoben werden.

Die Stationen Auperschin, Hertine, Maria - Ratschitz, Preschen, Settenz, Tschochau-Hlinai, Udwitz - Görkau und Wohontsch der Aussig - Teplitzer Eisenbahn, Eisenberg und Görkau der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und Plass und Prestitz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie Lübeck der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn sind in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden, die älteren Sätze bleiben indessen noch bis zum 1. Oktober d. Js. in Gültigkeit.

Exemplare des Tarifs sind durch die betheiligten Verwaltungen und Expeditionen zu beziehen.

Dresden, am 18. Juli 1885. (1576)
Königliche General - Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die für den Verkehr zwischen den Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Bahn** einerseits und **Stargard i. Pom.** andererseits im nachbarlichen Verband - Gütertarif vom 25. März 1882 bestehenden direkten Frachtsätze und Ausnahmetarife scheiden fortan aus diesem Tarif aus und werden in den Staatsbahntarif Bromberg-Berlin übernommen.

Bromberg, den 18. Juli 1885. (1577 J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 10. August l. J. gelangen im Verkehre von Wien (Westbahnhof) und den Budapester Bahnhöfen mit Schweizerischen Stationen ermässigte Frachtsätze für den Transport von Rohtabak und Tabakschrot bei Aufgabe von 5 000 bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür im Instruktionswege zur Einführung. Auskunft ertheilt die unterzeichnete K. K. Generaldirektion.

Wien, 15. Juli 1885. (1578)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

III. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 12 500 Kiefernschwellen soll vergeben werden. Die Bedingungen kön-

nen bei unserer Magazinsverwaltung dahier, desgleichen auf dem Büreau des Grossherzoglichen Eisenbahnbaumeisters zu Alsfeld eingesehen, auch gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei bezogen werden. Lieferungsangebote sind versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 31. d. M. dahier einzureichen

Giessen, den 21. Juli 1885. (1579)

Grossherzogliche Direktion.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Lokomotiven zu verkaufen. Zwei normalspurige ungekuppelte Lokomotiven nebst Tendern in noch dienstfähigem Zustande sind zu verkaufen. Beschreibung und Bedingung zu beziehen von der Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft in Mainz. (1580)

Alte und bewährte unverwüstliche

Dampfhahn - Schmiere

für alle Hähne, Verschraubungen und Garnituren an Dampfmaschinen, Kesseln und Heizungen. — Dieselbe **trocknet selbst bei 20 Atmosphären nicht aus,** erhält die Hähne etc. absolut dicht, und **auch in kaltem Zustande,** leicht drehbar; verhindert das lästige Tropfen, sowie ein Ansetzen von Kalk oder Kesselstein zwischen Küken- und Hahngehäuse.

Zahlreiche Atteste erster Firmen über die Vortrefflichkeit des Fabrikats stehen zu Diensten.

Der Versand geschieht in Blechbüchsen von ca. 1 Kilo à ℳ 8 franko jeder Reichs-Poststation.

Strassburger Gummiwaaren-Fabrik
R. Neddermann,
Strassburg i. Els.

(Regelmässiger Lieferant der meisten tit. Eisenbahnen in Deutschland, Frankreich, Belgien und der Schweiz.)

Tinten.

Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. **Bornträger & Clisener.**

Alfred Lorentz
Berlin SW.,
Lindenstr. 67.

Internationales
Patent-Bureau
Alfred Lorentz. Berlin S.W.
Besorgung u. Verwerthung von Patenten in allen Ländern. Auskunft über jede Patentangelegenheit. (Prospecte gratis.)

Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn in Braunschweig.
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)
Soeben erschien:
Lehrbuch
der
praktischen Geometrie
von
Prof. Dr. Ch. August Vogler.
Erster Theil: Vorstudien und Feldmessen.
Mit 248 Holzstichen und 10 Tafeln.
gr. 8. geh.
Preis 16 Mark.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate

für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Maschinen-Fabrik Esslingen
in Esslingen (Württemberg).
Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.
Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.
Kühl- u. Eismaschinen nach Ammoniak-Compressions-System Patent Ofenbrück
Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**
Apparate zum Reinigen von Speisewasser Patent Stollwerck
für neue und alte Kessel-Anlagen.
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.
Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

No. 14. Jahrgang 1885. Berlin, am 25. Juli 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 23. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Kolli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo		Station	Name der Bahn	
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	A	—	1	Pack	Körbe —	23	1	Groningen	Niederländ. Stsb.	
2	B	2	1	Kollo	altes Maschinentheil	25	2	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	bezettelt Osterholz.
3	B C N „ „	22175 8346 22181 3969	4	Korbflaschen	leer —	46	3	Heidenheim	Württemb. Stsb.	
4	B K	25	1	Ballen	Lederwaaren —	90	4	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
5	B S M	3482	1	Fass	leer —	22	5	Aachen	Linksrh. Köln	
6	C A	18/30	13	Körbe	Obst —	130	6	Köln C. P.	„	
7	D	1. 2. 4. 5.12.13	6	Ballen	Wolle —	600	7	Herbesthal	„	
8	G A H	—	1	—	eis. Dachfenster —	17	8	Neckarsulm	Württemb. Stsb.	
9	G R D	79/80	2	Kisten	Glas —	825	9	Groningen	Niederländ. Stsb.	
10	J	—	2	—	eiserne Stäbe —	28	10	Boxtel	„	
11	J B M	—	12	—	eis. Ofentheile —	25	11	Goslar	Braunschweig.	
12	J W	—	2	—	Wagenachsen —	62	12	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
13	Kl	1. 2	2	—	Leinen —	—	13	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
14	K. l. rh.	50224	1	Wagen	Bruchsteine —	10 000	14	Langendreer	Rechtsrh. Köln	
15	K & S	37	1	Fass	ansch. Petroleum —	—	15	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
16	K St C Q	—	2	—	Ketten —	—	16	Köln G.	Linksrh. Köln	
17	M C M	5860	1	—	Nähmaschine —	—	17	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
18	M U	414/15	2	Fässer	Kognak —	—	18	Aachen T.	Linksrh. Köln	
19	O T #	113	1	Pack	Papier —	—	19	Aachen	„	
20	V B E	4333	1	Kiste	leer —	36	20	Köln	„	
21	W H	786 787	1	Sack	Reiseeffekten —	21	21	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
22	Amobäch	4494	1	—	Maschinentheil —	10	22	Deutz	Rechtsrh. Köln	
23	Derneburg	—	11	—	unverpackte leere Kästchen mit Verschluss, gelb angestrichen und mit je 2 Schlüsseln versehen	—	23	Baddekenstedt	K. E.-D. Hannover	
24	Grempert Leon	—	1	Sack	Deckel von Butterfässern	41	24	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
25	J. J. Reeb	—	1	Kiste	Flintenläufe —	15,5	25	Aachen	Linksrh. Köln	
26	K. P. E. V. E. Forst	80	1	—	Wagendecke —	—	26	Aachen T.	„	
27	Michel	—	1	Pack	? —	4	27	Walcourt	Grand Centr. Belge	
28	Stettin	175	1	Korbkoffer	— —	13	28	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
29	Vamlappen	—	1	Pack	Säcke —	50	29	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
					C. Kolli m. Nummern sign.					
30	—	26	1	Paar	Holzschuhe —	0,75	30	Wesel	Rechtsrh. Köln	
31	—	294 Gepäckschein von Mattierzoll	1	Kiste	leer —	12	31	Eilg. Braunschweig	Braunschweig.	seit 1. Juni cr. lagernd.
					E. Kolli ohne Signatur:					
32	×	—	1	—	altes Kupferrohr —	5	32	Goslar	Braunschweig.	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Kolli ohne Signatur.					
33	—	—	1	Ballen	Baumwollenabfälle —	50	33	Héverlé	Grand Centr. Belge	
34	—	—	1	Beutel	Eisenfeilspähne und einige Mauerschrauben mit Muttern	7	34	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
35	—	—	2	Stangen	☐ Eisen —	115	35	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
36	—	—	1	kleine grüne Kiste ohne Deckel	Eisentheile —	28	36	Hannover	K. E.-D. Hannover	
37	—	—	3	—	leere Fässer —	63	37	Trier	Linksrh. Köln	
38	—	—	2	—	Geflügelkäfige, leer —	40	38	Freiburg	Badische Stsb.	
39	—	—	10	Sack	Hefe —	15	39	Herbesthal	Linksrh. Köln	
40	—	—	2	—	Körbe —	7	40	Neuss	„	
41	—	—	1	—	grüner Koffer —	13	41	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
42	—	—	4	Stäbe	Rundeisen —	40	42	Hennef	Rechtsrh. Köln	
43	—	—	1	Stange	Rundeisen, 0,85 m lang	3	43	Recklinghausen	Rechtsrh. Köln	
44	—	—	1	—	eiserner Spaten —	31	44	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
45	—	—	2	—	Tischständer —	2	45	Hilden	Rechtsrh. Köln	
46	—	—	1	—	Verkuppelung —	—	46	Rheydt	Linksrh. Köln	
47	—	—	1	—	Wagendecke —	—	47	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
48	—	—	7	—	eiserne Zwingen —	8,5	48	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	B U	1004	1	Kiste	unbekannt —	47,5	1	Suczawa	L.-Cz.-J.	
2	C E F	3511	1	Kiste	Thürbeschläge —	63	2	Stanislau	„	
3	E P	8801	1	Kiste	unbekannt —	50	3	Suczawa	„	
4	J H	1106	1	Kiste	Brennholz, alte Fussstücke	21	4	Lemberg	„	
5	W D	—	1	Ballen	leere Säcke —	20	5	„	„	
6	—	—	1	—	leere Milchkannen —	7	6	„	„	

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F&G. NEPTUN
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Herzogliche technische Hochschule Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig.
Beginn der Vorlesungen am 13. October 1885.
Programme gratis vom Secretariate zu beziehen.
Vollständige Ausbildung für den Beruf in den fünf Abtheilungen für Architectur, Ingenieurbauwesen, Maschinenbau, chemische Technik und Pharmacie. — Gleichberechtigung des Studiums und gegenseitige Anerkennung der ersten Staatsprüfungen im Hochbau-, Ingenieurbau- und Maschinenbaufache in Preussen und Braunschweig. — Reichs-Examen für Pharmaceuten. — Vorlesungen und Uebungen für Geometer, Culturtechniker und Electrotechniker.
Der zeitige Director: Professor Körner.

Königliche Technische Hochschule zu Hannover.
Eröffnung des Studienjahres 1885/86 am 1. October 1885. Einschreibungen erfolgen vom 1. bis 27. October 1885 und für Vorlesungen des Sommers vom 1. bis 27. April 1886. Programme von dem Rektorate zu erhalten.
Hannover, im Juli 1885. Der Rektor Launhardt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 58. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. Juli 1885.

Die finanziellen Resultate von Sekundärbahnen*).

Nach einer Zusammenstellung im „Journal officiel de la Republique Française“ sind die Total- und Durchschnittsergebnisse von 42 Französischen Sekundärbahnen pro 1884 folgende**):

Betriebslänge Ende 1884	1 631	km
Mittlere Betriebslänge während des Jahres	1 558	„
Anlagekosten Ende 1884	234 753 342	Frcs.
„ „ „ pro Kilometer . .	142 932	„
Einnahmen im ganzen	9 932 163	„
„ pro Kilometer	6 375	„
Ausgaben im ganzen	8 416 957	„
„ pro Kilometer	5 402	„
Nettoertrag im ganzen	1 515 206	„
„ pro Kilometer	973	„
Durchschnittliche Tageseinnahme pro Kilometer	17	„
Durchschnittlicher Betriebskosten-Koeffizient	84,7	pCt.

Ein Blick auf diese Zusammenstellung zeigt ein krasses Missverhältniss zwischen dem verwendeten Baukapital und dem Ertrag, beziehungsweise zwischen Einnahmen und Ausgaben. Thatsächlich ergibt der mittlere Nettoertrag, ohne jede Einlage in die Sparfonds zu berücksichtigen, kaum $^{7}/_{10}$ pCt. vom Anlagekapital, während der mittlere Betriebskosten-Koeffizient mit 84,7 pCt. verhältnissmässig viel zu hoch geschraubt ist. Von den angeführten 42 Bahnen sind 12 nicht einmal im Stande, die Betriebskosten zu decken! Wenn von der 1 km langen Strecke Lyon à Fourvières et Saint-Just mit der Jahreseinnahme von 248 257 Frcs. abgesehen wird, so schwanken die letztjährigen kilometrischen Bruttoeinnahmen von 41 910 Frcs. (Bayonne à Biarritz) bis 988 Frcs. (la Teste à l'Etang, Gironde), während nach obiger Zusammenstellung der grosse Durchschnitt aus den 1 558 km 6 375 Frcs. ergibt. Eine ausserordentliche Verschiedenheit zeigt sich ebenfalls in den Baukosten, welche inklusive Rollmaterial, Bauzinsen etc. angegeben sind und im Durchschnitt nicht weniger als 142 932 Frcs. pro Kilometer erforderten. Selbst die billigeren Anlagen, z. B. die meterspurige Linie Hermes à Beaumont, kosteten ca. 80 000 Frcs. pro Kilometer, während unterhalb dieser Bauziffer nur noch 4, ebenfalls schmalspurige Linien kompariren.

Fast überall, ausserhalb Frankreichs, sind Bahnen dieser Kategorie billiger erstellt worden, und gerade in den unsinnig hohen Anlagekosten — unnöthig schwerer Oberbau, weitläufige Stationsanlagen, lange Bauzeiten etc. — liegt das vollständige Fiasko jener Unternehmungen begründet.

Mit Ausnahme von Linien mit ganz exceptionellen Bau- und Transportverhältnissen sollten für Sekundärbahnen im allgemeinen höchstens 50 000 Frcs. kilometrische Baukosten verwendet werden, wobei allerdings die berüchtigten Gründerprämien und Koursverluste nicht berücksichtigt sind. (Für eigentliche Strassenbahnen ist der erforderliche Aufwand selbstredend viel geringer, bei durchgehender Benutzung einer guten Chaussee im Maximum die Hälfte, oder ca. 25 000 Frcs.) Wenn alsdann im Mittel auf einen jährlichen kilometrischen Rohertrag von rund 6 000 Frcs. gerechnet werden kann, wie bei den Französischen Sekundärbahnen, und der Betriebskosten-Koeffizient nicht über 60 pCt. steigt, so können immerhin 4 pCt. verdient und $^{3}/_{4}$ bis 1 pCt. abgeschrieben werden. (Konform würde dann bei der Strassenbahn dasselbe Resultat schon bei 3 000 Frcs. Rohertrag erzielt.)

Ein solches Ergebniss wird bereits annähernd von Deutschen Sekundärbahnen erreicht. Nach einer sorgfältigen Zusammenstellung von Baurath Plessner in Gotha*) haben nämlich 12 Deutsche Sekundärbahnen (mit Weglassung der längsten und kürzesten, der theuersten und billigsten, der best- und schlechtrentirenden Strecken) von zusammen 550,4 km Länge 37 651 000 Mark, oder pro Kilometer 68 406 ℳ gekostet. Dieselben ergaben pro 1884 einen kilometrischen Betriebsüberschuss von 2 738 ℳ, oder im Mittel, und zwar mit Berücksichtigung der Einlagen in die Sparfonds, 4 pCt. Der Betriebskosten-Koeffizient betrug mit den Einlagen 64,1 pCt. und ohne dieselben 57,4 pCt.

*) Siehe No. 157 der „Schweizerischen Handelszeitung“ vom 2. Juli cr.

**) „Journal officiell“ 12. Juni 1885. — Die Französischen Sekundärbahnen sind zum Theil laut Konzessionsurkunde verpflichtet, den Präfekturen die Betriebsergebnisse vierteljährlich mitzutheilen, während die übrigen Sekundärbahnen die betreffenden Mittheilungen an die Administration des „Journal officiel“ freiwillig abgeben.

*) „Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau“, 21. und 28. Februar 1885.

Die angeführten 12 Sekundärbahnen in Deutschland sind solche mit normaler Spurweite und gestatten somit auch den Uebergang der Vollbahnfahrzeuge. Wo diese Bedingung nicht zutrifft, also eine weitere Reduktion der Baukosten durch leichteren Oberbau oder Schmalspur zulässig ist, kann bei rationeller Bewirthschaftung eine Bahn mit entsprechend geringeren Einnahmen dennoch rentabel sein, wie dies z. B. die Betriebsresultate der Schweizerischen Waldenburger Bahn beweisen. Diese nur 14 Tarifkm lange Bahn hat im letzten Jahre bei einem kilometrischen Rohertrag von 4 400 Frcs. dennoch einen Betriebsüberschuss von total 23 870 Frcs. ergeben, wovon 13 000 Frcs. zur statutarisch vorgeschriebenen Verzinsung von Obligationen und Aktien, der Rest zur Speisung der Bauerneuerungs- und Reservefonds bestimmt wurde.

Die Sekundärbahnen sind die fröhlichen Kinder der Freiheit — die Wurzeln ihrer Kraft liegen draussen in der freien Natur, fern vom Getriebe der Börse und der Treibhausluft einer dogmatischen Schule. Und diese Kinder werden ihren sorgsamen Pflegeeltern gewiss keine Schande machen! Das Französische Sekundärbahnwesen aber verdankt die klägliche Situation wohl nicht zum mindesten dem Einflusse der in Frankreich allmächtigen Staatstechniker, unter deren Aegide ein autokratischer, das ganze Gebiet des Verkehrslebens beherrschender Kasten- und Schablonengeist grossgezogen wurde.

Die Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1884.

(Schluss.)

5. Bedürfnisse des Bauwesens.

Es wurden überhaupt u. a. befördert:

Cement 599 865½ t, Erde 2 471 878 t, Kalk 1 014 185 t, Thonröhren 168 475 t, Schiefer 141 247 t, bearbeitete Steine 329 938½ t, gebrannte Steine 7 601 014 t, Theer, Asphalt etc. 250 207 t.

Der stärkste Versand nach den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehafenstationen) fand statt:

- an Cement: 58 179½ t aus Provinz Hannover etc., 32 503 t aus Regierungsbezirk Oppeln und 25 532½ t aus Provinz Westfalen;
- an Dachpappe: 4 449½ t aus Berlin, 3 092 t aus Provinz Brandenburg und 2 491½ t aus Stadt Breslau;
- an Erde: 224 505½ t aus Duisburg, Ruhrort, Hochfeld, 144 276 t aus Rheinprovinz l. d. Rh. und 141 839½ t aus Rheinprovinz r. d. Rh.;
- an Kalk: 221 842 t aus Regierungsbezirk Oppeln, 136 306 t aus Provinz Westfalen und 65 498½ t aus dem Rheinischen Ruhrrevier;
- an Thonröhren: 20 912½ t aus Thüringen, 10 111 t aus den Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz und 8 115 t aus Baden;
- an Schiefer: 27 958½ t aus Thüringen, 11 762½ t aus Rheinprovinz l. d. Rh. und 6 936 t aus den Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz;
- an bearbeiteten Steinen: 26 426½ t aus Pfalz, 19 573½ t aus den Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz und 11 499½ t aus dem Königreich Sachsen;
- an gebrannten Steinen: 364 082½ t aus Provinz Westfalen, 307 893 t aus Rheinisches Ruhrrevier und 265 656½ t aus Regierungsbezirk Breslau und Liegnitz.

Der stärkste Empfang von den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehäfen) fand statt:

- an Cement: 23 616 t in Bayern, 21 376½ t in Ost- und Westpreussen und 21 319½ t in der Rheinprovinz l. d. Rh.;
- an Dachpappe: 3 253½ t in Ost- und Westpreussen, 2 331½ t in Provinz Brandenburg und 2 056 t in Provinz Posen;
- an Erde: 296 312 t im Westfälischen Ruhrrevier, 230 882 t im Rheinischen Ruhrrevier und 95 119 t in Provinz Westfalen;
- an Kalk: 83 839 t im Westfälischen Ruhrrevier, 67 167½ t in den Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz und 59 690 t in Rheinprovinz l. d. Rh.;
- an Thonröhren: 9 287 t in Provinz Posen, 9 074 t in Berlin und 6 531½ t in Bayern;
- an Schiefer: 27 448½ t im Königreich Sachsen, 6 346½ t im Regierungsbezirk Oppeln und 4 921 t im Rheinischen Ruhrrevier;
- an bearbeiteten Steinen: 13 185½ t im Grossherzogthum Hessen, 12 768½ t im Königreich Sachsen und 12 478 t in der Provinz Hessen-Nassau etc.;
- an gebrannten Steinen: 357 646½ t im Westfälischen Ruhrrevier, 231 299 t in der Rheinprovinz r. d. Rh. und 214 328½ t in Duisburg, Ruhrort, Hochfeld;
- an Theer, Asphalt etc.: 16 559½ t in Provinz Hannover etc., 11 641 t in Provinz Brandenburg und 10 442 t in Berlin.

Der Verkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (ausschliesslich der Seehäfen) mit dem Auslande (einschliesslich der Deutschen Seehäfen) war in der Ausfuhr:

	Versand nach dem Auslande	Empfang der Seehafenstationen aus Deuschland	Zusammen	Stärkster Versand nach dem Auslande (Empfang und Versand der Deutschen Seehäfen ausgeschlossen)	
	t	t	t	t	aus
Cement	61732½	36980½	98713	33215½	Regierungsbezirk Oppeln
				10740½	Bayern
				6305½	Mannheim u. Ludwigshafen
Dachpappe	1794	2304	4098	371	Stadt Breslau
				311	Königreich Sachsen
				185	Regierungsbezirk Oppeln
Erde	94918½	39407	134325½	30132	Rheinprovinz l. d. Rh.
				28498	Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz
				7071½	Pfalz
Kalk	39737	29683½	69420½	33735	Regierungsbezirk Oppeln
				1948	Bayern
				1877	Provinz Westfalen
Thonröhren	3064½	5626	8690½	782	Regierungsbezirk Oppeln
				741½	Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz
				368	Rheinprovinz l. d. Rh.
Schiefer	11009½	824	11833½	4037½	Königreich Sachsen
				2788	Thüringen
				1886	Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz
Bearbeitete Steine	14369½	5777½	20147	5555½	Lothringen
				1872½	Elsass
				1758	Baden
Gebrannte Steine	179052	87937	266989	28597½	Rheinprovinz l. d. Rh.
				26851	Bayern
				17242	Elsass
Theer, Asphalt etc.	21696½	16114	37810½	5294½	Elsass
				3166½	Mannheim u. Ludwigshafen
				2782½	Baden

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen	Stärkster Empfang aus dem Auslande (Versand und Empfang der Deutschen Seehäfen ausgeschlossen)	
	t	t	t	t	nach
Cement	8728	47776	56504	4203	Elsass
				2738½	Bayern
				1024	Rheinprovinz l. d. Rh.
Dachpappe	692	6151½	6843½	290½	Ost- und Westpreussen
				175	Königreich Sachsen
				112	Stadt Breslau
Erde	72444½	34765	107209½	17072	Lothringen
				10501	Bayern
				9539	Rheinprovinz l. d. Rh.
Kalk	41587½	1878½	43466	19523	Lothringen
				9483	Rheinprovinz l. d. Rh.
				6612	Königreich Sachsen
Thonröhren	618½	6006½	6625	185	Bayern
				86	Baden
				68	Elsass
Schiefer	8427½	12001½	20429	1795	Bayern
				1626	Lothringen
				1124½	Elsass
Bearbeitete Steine	16975½	3813	20788½	3570	Rheinisches Ruhrrevier
				3111	Bayern
				2105	Rheinprovinz r. d. Rh.
Gebrannte Steine	52801½	103514	156315½	10412	Rheinprovinz l. d. Rh.
				9006½	Lothringen
				8873	Königreich Sachsen
Theer u. Asphalt	20082½	26111	46193½	5470	Elsass
				3514	Mannheim u. Ludwigshafen
				1760½	Berlin

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den Deutschen Seehäfen, sowie über den stärksten Versand und Empfang der Verkehrsbezirke des Auslandes nach bezw. von den Deutschen Verkehrsbezirken gibt die nachstehende Uebersicht Aufschluss.

Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der Deutschen Seehäfen nach dem Auslande	Empfang der Deutschen Seehäfen von dem Auslande	Zusammen	Der stärkste Versand nach den Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslands-Verkehrsbezirken		Der stärkste Empfang von den Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslands-Verkehrsbezirken	
t	t	t	t	t		t	
Cement:							
27685	8288	130½	36103½	4413	Frankreich	18334½	Oesterreich [2]
				2740½	Oesterreich [2]	13193	Galizien
				891	Holland	12830	Polen
Dachpappe:							
84½	64	80	22½	414	Böhmen	740	Böhmen
				290½	Russland [1]	393½	Oesterreich [2]
						228½	Polen
Erde:							
2477	5392½	641	8510½	22550½	Böhmen	23476½	Oesterreich [2]
				17254	Belgien	23167½	Belgien
				10462	Frankreich	16846½	Böhmen
Kalk:							
1210	—	110	1320	26902	Belgien	32633½	Oesterreich [2]
				8571	Böhmen	2482½	Böhmen
				2473	Frankreich	2072½	Holland
Thonröhren:							
44½	444	—	488½	209	Belgien	1039	Oesterreich [2]
				116	Böhmen	569½	Schweiz
				107	Schweiz	566	Ungarn
Schiefer:							
1925½	845	219½	2990	3250	Frankreich	6034	Böhmen
				2913	Belgien	4326½	Oesterreich [2]
				1016	Oesterreich [2]	707½	Ungarn
Bearbeitete Steine:							
2326	326½	475	3127½	6439½	Belgien	3152½	Luxemburg
				4442½	Italien	2878½	Belgien
				2047	Schweiz	2462½	Frankreich
Gebrannte Steine:							
4089½	2736	1608	8433½	19582	Belgien	35393	Böhmen
				12136½	Böhmen	31267	Oesterreich [2]
				6759	Luxemburg	28458½	Frankreich
Theer und Asphalt:							
2297	1103½	219	3619½	8913½	Schweiz	10121½	Frankreich
				2726	Holland	3329½	Belgien
				2653	Frankreich	2091½	Polen

Aus dem Deutschen Reich.

Bundesraths-Beschlüsse, betreffend Ausfuhr von Branntwein.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 4. Juli d. J. beschlossen, 1. dass Branntwein, für welchen die Steuervergütung beansprucht wird, nach amtlicher Feststellung des Gewichts und der Alkoholstärke in Bassinwagen unter Wagenverschluss über die Grenze der Branntweinsteuer-Gemeinschaft ausgeführt werden darf; 2. dass Branntwein, welcher von dem inländischen Inhaber unter I nanspruchnahme der Steuervergütung nach einem Freihafengebiet ausgeführt werden soll, in Bassinwagen, welche entweder im Inlande unter amtlichen Verschluss zu setzen oder von der letzten inländischen Eisenbahnstation ab amtlich zu begleiten sind, über die Grenze gebracht, unter Aufsicht der im Freihafengebiet befindlichen Amtsstelle in Gebinde übergeführt und dann von derselben in Bezug auf Gewicht und Alkoholstärke geprüft werden darf.

Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.

Auch in dem kommenden Wintersemester werden an unserer Universität wieder die sich reger Betheiligung erfreuenden eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen gehalten werden. Es werden lesen: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Gleim über Preussisches Eisenbahnrecht, Herr Geh. Ober-Baurath Oberbeck über den Betrieb der Eisenbahnen und Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen.

[1] Ohne Polen. [2] Ohne Böhmen und Galizien.

Preussische Staatseisenbahnen:

Eröffnung von Strecken.

Am 1. August d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg von der Bahnlinie Hohenstein-Schöneck-Berent die 13,6 km lange Theilstrecke Sobbowitz-Schöneck mit den Stationen Golmkau und Schöneck dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Am gleichen Tage wird die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen in Betrieb genommene 8,0 km lange Strecke Hohenstein-Sobbowitz mit der Station Sobbowitz für den Gesammtverkehr eröffnet.

Eröffnung von Stationen.

Am 20. d. Mts. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover die an der Bahnstrecke Osnabrück-Rheine zwischen den Stationen Velpe und Ibbenbüren gelegene Haltestelle Laggenbeck für den Personenverkehr eröffnet worden.

Am 1. August d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg der an der Bahnstrecke Berlin-Fredersdorf zwischen den Stationen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Kaulsdorf gelegene Haltepunkt Biesdorf für den Personenverkehr eröffnet.

Bauten.

Dem von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Görlitz ist die Leitung des Baues und demnächstigen Betriebes der durch das Gesetz vom 21. Mai 1883 zur Ausführung genehmigten Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Mittelsteine bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Ottendorf innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden.

Pensionskassen.

Die Staatseisenbahn-Verwaltung fährt in ihren Bestrebungen, die soziale Lage ihrer Arbeiter zu bessern, energisch fort. Insbesondere aber lässt sie sich, wie die „Berl. Polit. Nachr." konstatiren, die Fürsorge für ihre arbeitsunfähigen Arbeiter und für die Hinterbliebenen der Arbeiter angelegen sein. An Stelle der seither nur für die Werkstätten-Verwaltungsbezirke einiger Eisenbahn-Verwaltungsbezirke bestandenen Pensionskassen tritt vom 1. Oktober d. J. ab eine, die Gewährung von Pensionen, Wittwen- und Waisengeld bezweckende einheitliche Pensionskasse für das gesammte Arbeitspersonal in den Werkstätten der ganzen Staatsbahn-Verwaltung. Auch sind die Vorbereitungen getroffen, um vom 1. April k. J. ab eine gleiche Kasse auch für das gesammte Betriebs-Arbeiterpersonal der Staatsbahnverwaltung ins Leben zu rufen. Zu den Pensionskassen schiesst die Eisenbahnverwaltung die Hälfte der Jahressumme sämmtlicher Beiträge der Arbeiter bei und lässt die Kassengeschäfte durch ihre Organe unentgeltlich versehen.

Braunschweigische Eisenbahn.

Bezüglich des Uebergangs der Braunschweigischen Eisenbahnbeamten in den Preussischen Staatsdienst sind nach dem „Berl. Akt." nunmehr zunächst den sämmtlichen Stationsinspektoren die Bedingungen zur Erklärung binnen einer bestimmten Frist zugegangen, unter welchen der Uebertritt erfolgen kann. Vorläufig handelt es sich nur um die früheren Braunschweigischen Staatseisenbahnbeamten. Dieselben werden sofort mit dem Uebertritt Preussische Staatsbeamte mit einem mindestens gleich hohen Einkommen unter Gewährung der ungleich höheren Preussischen Diätensätze. Doch müssen sämmtliche Beamte bis zum 1. April 1886 in ein diätarisches Verhältniss treten; dann erst erfahren sie, welche Staatsstellung sie erhalten und wie diese dotirt ist.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Seitens der Bauverwaltung der Eisenbahn von Neustrelitz nach Warnemünde (Deutsch-Nordischer Lloyd) geht dem „B. B.-C." folgender Baubericht zu. Die Erdarbeiten auf der Strecke Neustrelitz - Warnemünde werden im Laufe der nächsten beiden Monate vollständig beendet sein. Die Kunstbauten sind auf der ganzen 125,7 km langen Strecke in der Hauptsache fertiggestellt. Die Eisenkonstruktion für das bedeutendste Bauwerk, die Brücke über die Warnow, wird jetzt montirt. Die Hochbauten sind überall in Angriff genommen und werden jedenfalls noch im Laufe des Sommers unter Dach gebracht. Der Oberbau ist von Neustrelitz aus auf 48 km Länge fertiggestellt und wird mit allen Kräften betrieben. Das Gleismaterial ist fertig angeliefert. Die Hafenarbeiten in Warnemünde sind soweit vorgeschritten, dass deren Fertigstellung in diesem Herbste mit Sicherheit vorauszusehen ist. Von den zur Ueberfahrt bestimmten drei Schiffen sind zwei bereits vom Stapel gelassen, das dritte soll Ende dieses Monats abgenommen werden. Ebenso sind die Lokomotiven und Wagen fertiggestellt. Für die Betriebseröffnung ist zwar ein

fester Termin noch nicht in Aussicht genommen, dieselbe wird indessen spätestens im Frühjahre, vielleicht auch schon zu Anfang des Jahres 1886 erfolgen können.

Eisenbahn-Betriebsergebnisse im Juni.

Die vom Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni d. J. ergibt für die 57 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 600,81 km, nachstehende Daten:

Eröffnet wurden im Juni d. J.: am 1. Juni die Strecke Bentschen-Meseritz 31,85 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin), am 15. Juni die Strecke Iserlohn-Hemer 8,20 km (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld) und die Hafenbahn zu Ueckermünde 1,15 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin).

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Juni d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 20 Bahnen mit zusammen 23 902,86 km höher und bei 37 Bahnen mit zusammen 7 697,95 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 19 Bahnen mit zusammen 2 873,07 km höher und bei 38 Bahnen mit zusammen 28 727,74 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 24 Bahnen mit zusammen 23 974,82 km höher und bei 33 Bahnen mit zusammen 7 625,99 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 1 Bahn mit 7,29 km unverändert, bei 22 Bahnen, mit zusammen 2 937,74 km höher und bei 34 Bahnen mit zusammen 28 655,78 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Juni d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 34 Bahnen mit zusammen 26 531,82 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 5 068,99 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 30 Bahnen mit zusammen 1 914,47 km höher und bei 27 Bahnen mit zusammen 29 686,34 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 37 Bahnen mit zusammen 29 588,27 Kilometer höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 2 012,54 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 4 970,82 Kilometer höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 26 629,89 Kilometer (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Mai d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 81 449 900 ℳ (31 965 000 ℳ Stammaktien, 20 544 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 28 940 000 ℳ Prioritäts-obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 298,12 km, so dass auf je 1 km 273 212 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juni d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 572 865 829 ℳ (297 339 550 ℳ Stammaktien, 84 146 150 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 191 380 129 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 616,24 km, so dass auf je 1 km 158 415 ℳ entfallen.

Kulturbetrieb der Eisenbahnen.

In der dieser Tage zu Aachen abgehaltenen Jahresversammlung des Forstvereins für Westfalen und Niederrhein sprach Herr Gartendirektor Bouché über die Bepflanzung von Eisenbahn-Lichtstreifen mit Obstbäumen und über die Obstsorten, welche sich im Vereinsbezirke für die Standorte eignen. An diesen Vortrag knüpfte sich ein längerer Meinungsaustausch, der nach dem „Berliner Actionär“ mit folgendem, dem Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten vorzulegenden Beschlusse endete: „Die Meinung der Forstvereinsmitglieder geht dahin, dass sich im Besitz der Staatseisenbahn-Verwaltungen Flächen von grosser Ausdehnung befinden, welche durch rationellen Obstbau in hohem Grade nutzbar gemacht werden können. Es wird sich daher empfehlen, zunächst versuchsweise einzelne zum Obstbau besonders geeignete derartige Flächen, wie namentlich die Südseite der Böschung der Eisenbahndämme an Obstzüchter möglichst kostenlos oder gegen geringes Entgelt auf einen längeren Zeitraum zur Anstellung von Versuchen zu verpachten.“

Export nach Rumänien.

Nach einer Verfügung des Rumänischen Finanzministeriums dürfen die an den Grenzstationen anlangenden zum Transport nach Rumänien bestimmten Gütersendungen, bei welchen auf den Frachtbriefen behufs Vornahme der zollamtlichen Abfertigung die Firma eines solchen Spediteurs vorgeschrieben erscheint, welcher zur Zollabfertigung von der Rumänischen Regierung nicht ausdrücklich autorisirt ist, von dem Rumänischen Zollamte zur Verzollung nicht angenommen werden. Infolge dieser Massnahmen werden daher Gütersendungen, bei welchen in den Frachtbriefen ein von der Rumänischen Regierung nicht autorisirter Spediteur zur Vornahme der Zollabfertigung vorgeschrieben erscheint, nur dann zur Verzollung bezw. Abfertigung durch das bahnamtliche Speditionsbüreau angenommen, wenn die bezeichnete Mittelsperson im Frachtbriefe die Erklärung abgibt, auf die Zollabfertigung zu verzichten und die Vornahme der Abfertigung durch das bahnamtliche Bureau ausdrücklich verlangt.

Berliner Packetfahrt-Gesellschaft.

In der am 24. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung waren 20 Aktionäre mit 1 004 Stimmen, d. i. etwa ⅔ des gesammten Aktienkapitals, vertreten. Auf Verlesung des gedruckten Geschäftsberichts wurde verzichtet, die Bilanz und Gewinn und Verlustrechnung genehmigt und dem Vorstand und dem Aufsichtsrath einstimmig Decharge ertheilt. Es wurde allseitig anerkannt, das Vorstand und Aufsichtsrath sich um die Einführung des Unternehmens die grösste Mühe gegeben und dass dem vorhandenen Verluste des ersten Jahres werthvolle Errungenschaften gegenüber ständen. Der bisherige Aufsichtsrath wurde per Akklamation wieder und Herr Georg Bartz neu in denselben gewählt. Ebenso erfolgte per Akklamation die Wiederwahl der bisherigen Revisoren. In der darauf folgenden Aufsichtsrathssitzung wurde Herr Bankier Schindler zum Vorsitzenden und Herr Buchhändler Borstell zu seinem Stellvertreter gewählt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Am 1. d. M. ist die bisher den Böhmischen Kommerzialbahnen gehörende, 12,65 km lange Linie Nusle-Modran in das Eigenthum und den Betrieb der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft in Prag und es sind mit dem gleichen Tage die der letzteren gehörenden Linien Smidar-Hochwessely (7,82 km) und Brandeis a/E.-Celakovic-Mochow (11,89 km), von denen die erstere in Smidar, die andere in Celakovic an die gleichnamigen Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn direkten Schienenanschluss haben, in das Eigenthum und den Betrieb der Böhmischen Kommerzialbahnen übergegangen.

Ferner ist gleichfalls am 1. d. M. die der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft gehörige Bahn Ungarisch Hradisch-Ungarisch Brod (21 km) mit Abzweigung nach der Ungarisch Hradischer Zuckerfabrik (1,4 km) in das Eigenthum und den Betrieb der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft übergegangen und endlich ist von der K. K. priv. Südbahngesellschaft am 14. d. M. die 30,731 km lange, im Eigenthum dieser Gesellschaft befindliche Lokalbahn von Spielfeld nach Radkersburg eröffnet worden.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die vorbezeichneten Strecken als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3871 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 3973 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 18. d. Mts. in Berlin abgehaltenen Sitzung der Subkommission für die Ausführungsvorschriften, betreffend „Eureka“ (abgesandt am 24. d. Mts.).

Ueber die Verwendung von Buchenholz zu Eisenbahnschwellen

auf den Orientalischen Bahnen bringt Nummer 28 des „Centralblattes der Bauverwaltung“ eine Mittheilung von H. Sarrazin in Wiesbaden.

Danach sind auf der mit Zinkchlorid arbeitenden Imprägniranstalt Sarembey bei Philippopel vergleichende Versuche angestellt, um das Verhalten des Buchenholzes im Vergleich zum Kiefernholz vor, während und nach der Imprägnirung zu ermitteln, besonders die erforderliche Zeitdauer der Austrocknung und die Menge des aufgenommenen Imprägnirstoffes. Wesentliche Verschiedenheiten haben sich nicht gezeigt; in den Kern des Buchenholzes dringt die Imprägnirflüssigkeit etwas leichter ein, auch nimmt das Buchenholz bei gleichem Zustand der Lufttrockenheit

etwas mehr Imprägnirflüssigkeit auf, als das Kiefernholz. Die bekannten und gefürchteten Risse am Buchenholz bilden sich zu allen Zeiten bis zur Einlegung in die Bahn, nachher weniger; am meisten entstehen sie beim Imprägniren und zwar während dem Einpressen der Imprägnirflüssigkeit. Um diesen Rissen wirksam zu begegnen, werden beide Stirnen einer jeden Schwelle und zwar alsbald nach der Aufbereitung aus dem Stamm (und vor der Imprägnirung) mit je einer S Klammer aus Bandeisen versehen. Man verwendet jedoch nicht gewöhnliches Bandeisen, sondern ein Façoneisen nach nebenstehendem Profil, sogenanntes Messereisen, welches manche Walzwerke anfertigen und welches z. B. von dem Feineisen-Walzwerk Felser & Comp. in Kalk bei Deutz zum Preise von 185 M. für eine Tonne bezogen wurde. Dieses Verfahren hat sich als sehr zweckmässig erwiesen. Man biegt die Klammern aus einem Stück von ca. 40 cm Länge, eine solche Klammer wiegt $^1/_8$—$^1/_7$ kg und kostet 2—3 ₰, so dass beim Verklammern sämmtlicher Stirnen eine jede Schwelle nur den geringen Kostenaufwand von etwa 5 ₰ verursacht, welcher sich reichlich bezahlt macht. Man muss nur noch mitunter nach dem Imprägniren kleine Klammern nachschlagen, sofern ausserhalb der durch die Klammer gefassten Flächen Risse entstehen.

Für die Imprägniranstalt in Sarembey hat man hiernach folgende Anordnungen getroffen:

1. Die gefällten Buchenschwellen sollen bald nach der Fällung aufbereitet werden (um Stockigwerden bezw. Trockenfäule zu verhüten).
2. Alsdann sind beide Stirnen sämmtlicher Schwellen je mit einer S Klammer aus Messereisen zu versehen.
3. Die Imprägnirung kann je nach der Witterung 2 bis 3 Monate nach der Aufbereitung stattfinden.
4. Von der Imprägnirung bis zur Verlegung soll je nach der Jahreszeit und Witterung ein Zeitraum von mindestens 2 bis 3 Monaten verstreichen.
5. Bei der Lagerung der Schwellen sind die bekannten Vorsichtsmassregeln anzuwenden (geschützte Lagerung unter Abhaltung der direkten Sonnenstrahlen und einer scharfaustrocknenden Zugluft).

Man hofft nach den bisherigen Erfahrungen durch Beobachtung dieser Vorschriften in dem Buchenholz ein Schwellenmaterial zu erhalten, welches dem Kiefernholz jedenfalls nicht nachsteht.

Weiter wird bemerkt, dass beide Schwellenarten mit je 2 guten Unterlagsplatten aus Flussstahl zur Verwendung gelangen, was sich für eine angemessene Wahrung der Betriebssicherheit sowohl, wie für eine vortheilhafte Ausnutzung der Schwellen als durchaus nothwendig erwiesen hat.

Das behandelte Thema ist bekanntlich auch für die hiesigen Verhältnisse von Wichtigkeit, da unsere Forstverwaltungen schon lange nach einer besseren Verwerthung ihrer gegenwärtig fast ausschliesslich zu Brennholz verarbeiteten bedeutenden Buchenbestände suchen.

Es ist daher von Interesse, dass auch im Orient die Deutschen Techniker an der Lösung dieser Frage mitarbeiten.

Eisenbahnen in Südafrika.

Der Jahresbericht des Direktors der Südafrikanischen Eisenbahnen zeigt, dass die Jahreseinnahmen von 18 305 480 M. im Jahre 1883 auf 19 298 000 M. im Jahre 1884 gewachsen sind, während die Ausgaben trotz der beträchtlichen Zunahme der Länge der Linien von 12 988 980 M. auf 12 748 820 M. zurückgegangen sind. Der Bruttoertrag für das Kilometer betrug im Jahre 1883 10 447 M., im Jahre 1884 8 924 M. und die Ausgabe pro Betriebskilometer nahm im Durchschnitt von 7 413 M. auf 5 895 M. ab. Obgleich also die Einnahme pro Betriebskilometer um beinahe 15 pCt. abnahm, verminderte sich die Ausgabe um über 20 pCt. Das Anlagekapital wuchs von 209 748 340 M. am Ende 1883 auf 242 095 140 M. am Ende 1884. Die Reineinnahme betrug im Jahre 1884 2,7 pCt. des Anlagekapitals. Die Gesammtlänge der Linien betrug am 31. Dezember 1884 2 338 km gegen 1 952 km am Ende 1883. Die Durchschnittslänge der im Betrieb befindlichen Linien betrug 1884 2 162 km gegen 1 752 km im Vorjahr. Eine der Hauptausgaben ist der Titel „Feuerungsmaterial“, dessen Höhe für die drei Abtheilungen, die Westbahnen, die Ostbahnen und die Südbahnen im Jahre 1884 1 519 320 M., im Jahre 1883 1 530 080 M. betrug. Der durchschnittliche Preis der Wales-Kohle betrug pro Tonne

	1883 M.	1884 M.
bei den Westbahnen	36,82	35,11
„ „ Südbahnen	50,70	48,09
„ „ Ostbahnen	69,40	63,11

Der Betriebsdirektor führt aus, dass wenn Kolonialkohle zu mässigem Preise beschafft werden kann, sich die Betriebskosten für Feuerung bei den Ostbahnen noch vor Ablauf dieses Jahres ebenso niedrig wie bei den anderen Linien stellen werden. Der Gewinnungspreis ist hierbei von sehr hervorragender Wichtigkeit und wenn man beachtet, dass der augenblickliche Preis der Kolonialkohle in Cyphergat an der Grube 20 M. beträgt, also mehr als doppelt so viel als die beste Kohle in Cardiff und dass eine Ermässigung dieses Preises um 10 pCt. schon bei dem geringen Verkehr des letzten Jahres bei ausschliesslicher Verwendung von Cyphergat-Kohle eine Ersparniss an Feuerung von 70 000 M. ergeben würde, so springt die Wichtigkeit der Beschaffung einer regelmässigen und wohlfeilen Produktion von Kolonialkohle in die Augen.

Die nachstehende Tabelle gibt eine Uebersicht über die Anzahl des zu Anfang und Ende 1884 bei den Bahnen beschäftigten Personals:

	Januar 1884	Dezember 1884
Westbahn	509	563
Südbahn	484	421
Ostbahn	304	240
in Summa	1 297	1 224

Die Eröffnung einer Zweigbahn nach dem Orange-Staat hat einen grossen Einfluss auf den Verkehr mit Kimberley gehabt. Eine der Hauptwirkungen der Eröffnung nach dem Orange-Staat und Colesberg war die Entstehung eines lebhaften Kohlenverkehrs für die verschiedenen Bergbau-Gesellschaften in Kimberley.

Im vergangenen Jahre ereigneten sich zahlreiche Unglücksfälle; 12 Menschen wurden getödet und 41 verletzt. R. B.

(„Engineering.“)

Haftpflicht.

v. O. **Haftung des Eisenbahnfiskus aus der Beschädigung eines von ihm benutzten Arbeiters infolge einer stattgehabten, aber in ihrer Wirkung nicht gänzlich beseitigten Dynamitsprengung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Entschädigungsforderung des Klägers ist nicht in dem Dienstvertrage mit dem Beklagten, sondern in dem neben diesem Vertrage bestehenden Verschulden des Beklagten begründet. Die civilrechtlichen Handlungen einer unerlaubten Handlung sind nach den Gesetzen des Ortes, an welchem sie begangen wurde, zu beurtheilen. Das Verschulden der Organe des Beklagten wurde auf Oesterreichischem Gebiete begangen; auf dessen Folgen ist daher das Oesterreichische bürgerliche Gesetzbuch anzuwenden. Die Beschwerde über Verletzung der §§ 285, 270 Abs. 2 und 146 der Civilprozessordnung ist grundlos; denn, wenn auch der Vertreter des Beklagten die Klagebehauptung, dass man es an der nöthigen Aufmerksamkeit habe fehlen lassen, in der bei den Verhandlungen im I. und II. Rechtszuge in Bezug genommenen Klagebeantwortung vom 17. November 1883 widersprochen und behauptet hat, dass nach den Regeln der Technik und den erlassenen Vorschriften verfahren worden sei, so hat er doch in derselben zugegeben, dass bei der fraglichen Arbeit des Klägers ein geringer Rest eines Dynamitschusses sich entladen und den Kläger beschädigt habe, dieses Zugeständniss aber enthält zugleich dasjenige, dass die kompetenten bauführenden Organe des Beklagten sich vor der Uebertragung der fraglichen Arbeit an den Kläger von der vollständigen Entladung der Sprengpatronen nicht überzeugt haben. Die Bestimmung des § 1161 des Oesterreichischen bürgerlichen allgemeinen Gesetzbuchs bezüglich der Uebertragung eines aufgetragenen Geschäfts von Seite des bestellten Arbeiters oder Werkmeisters auf einen anderen finden aber auf den vorliegenden Fall keine Anwendung (Entsch. d. R. O.-H.-G. Bd. VIII S. 206 und des R.-G. in Civils. Bd. III S. 387), — In dem angefochtenen Urtheile [sic] ist thatsächlich festgestellt, dass der Beklagte oder dessen Vertreter den Kläger zum Aufbacken und Aufräumen des Erdreichs an einem Platze bestellte, an welchem einige Tage zuvor mit Dynamit gesprengt worden war, dass die Betriebsleitung vor Uebertragung dieser Arbeit sich nicht überzeugt habe, ob die Sprengpatronen sich vollständig entladen hätten und dass dieselbe die mit einer solchen Arbeit an einem solchen Platze verbundene Gefahr nach der von dem Anwalte des Beklagten aufgestellten Behauptung, dass es sich bei der grössten Sorgfalt und dem besten Dynamit nicht vermeiden lasse, dass einzelne Schüsse ganz oder theilweise versagen und es häufig unmöglich sei, zu sehen, ob sich die letzte Sprengpatrone mit entzündet habe, wohl gekannt habe. — Durch den Ausspruch des Berufungsgerichts, dass in diesen Thatsachen ein nach den §§ 1294 u. 1295 des Oesterreichischen allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs zum Schadensersatze verpflichtendes Verschulden wegen Mangels der gehörigen Aufmerksamkeit und des gehörigen Fleisses liege, indem diese erfordert hätten, dass die fragliche Arbeit erst nach erlangter Ueberzeugung von der vollständigen Entladung des Dynamitschusscs angeordnet war, wenn diese Ueberzeugung nicht zu gewinnen gewesen, Dynamit zum Sprengen überhaupt nicht angewendet worden wäre, ist das Gesetz nicht verletzt. — Nach § 1305 a. a. O. hat zwar derjenige, welcher von seinem Rechte innerhalb der rechtlichen Schranken Gebrauch macht, den für einen anderen daraus entspringenden Nachtheil nicht

zu verantworten, allein es liegt im Begriffe des Rechtes, dass durch die Ausübung desselben nicht in eine fremde Rechtssphäre eingegriffen werden darf. Die Rechte der anderen, welche ihnen im allgemeinen oder infolge eines besonderen Grundes zustehen, sind daher „die rechtlichen Schranken“, welche diese Gesetzesstelle erwähnt. — Rechtswidrig handelt also derjenige, welchem sich das Bewusstsein aufdrängen muss, dass seine die Rechte Dritter berührende Thätigkeit Schaden herbeiführen könne, mag auch die Handlung an sich mit Anwendung der nöthigen Vorsichtsmassregeln gegen die Beschädigung Dritter erlaubt sein. — In dieser Beziehung ist von dem Berufungsgerichte weiter thatsächlich festgestellt, dass der Beklagte nicht die im § 120 der Deutschen Gewerbeordnung vorgeschriebenen Einrichtungen getroffen habe, welche zur thunlichsten Sicherheit der Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nothwendig sind, da hierzu vorzüglich auch das Nachsuchen und die Versicherung gehört hätte, ob die Entladungen vollständig gewesen seien. — Welche der den Fiskus bei dem Bau der Eisenbahnlinie Schirnding-Eger mittelbar oder unmittelbar vertretenden physischen Personen dem Kläger die fragliche Arbeit aufgetragen hat, ist bei der dargelegten Verantwortlichkeit des Fiskus für die Handlungen und Unterlassungen dieser Personen rücksichtlich seiner Entschädigungspflicht gleichgültig. — In der Behauptung des Anwaltes des Klägers, dass man vor der Uebertragung dieser Arbeit sich nicht vergewissert habe, ob alle Patronen sich entladen haben, liegt offenbar diejenige, dass die den Fiskus vertretenden kompetenten bauführenden Organe desselben sich hiervon nicht vergewissert haben, zu einer Frage nach § 130 der Civ.-Proz.-Ordn. und einer Feststellung in den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urtheils in dieser Beziehung war daher kein Anlass gegeben. — Als Klag- und Entscheidungsgrund ist die Uebertragung der fraglichen Arbeit an den Kläger vor jener Vergewisserung angeführt. Diese Thatsache ist unbestritten; sie bedurfte daher keines Beweises von seiten des Klägers und als weiterer Entscheidungsgrund ist beigefügt, dass, wenn jene Vergewisserung zu erlangen nicht möglich gewesen sein sollte, die Anwendung von Dynamit hätte unterlassen werden sollen.“ (Erk. des Bayer. Obersten Landesgerichts in München vom 14. Juni 1884; Samml. der Entscheid. Bd. X, S. 457 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Die Station **Martenberg** der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn wird am 15. September 1885 für den **Eil- und Fracht-Stückgutverkehr** eröffnet.

An demselben Tage tritt unser **Lokal-Gütertarif** vom 1. Dezember 1882 ausser Kraft und kommt ein neuer ergänzter Lokal-Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Ergänzung des Tarifs für die Nebengebühren, Kilometerzeiger und Stations-Tariftabellen.

Exemplare dieses Tarifs sind zu 0,50 *M.* das Stück bei unseren Güterexpeditionen zu haben.

Siegen, am 25. Juli 1885. (1581)

Die Verwaltung
der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

II. Güterverkehr.

Mit dem 1. August 1885 tritt zu dem Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes**, gültig vom 1. Juni 1881, der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Transport von Holz, Europäisches, des Spezialtarifs II zwischen Stationen der Weichselbahn einerseits und Stationen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg bezw. Breslau andererseits.

Tarifexemplare werden bei den Verbandstationen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.

Bromberg, den 21. Juli 1885. (1582 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. August 1885 ab wird im diesseitigen Lokalverkehr und in den Staatsbahnverkehren, sowie im Verkehr der Staatsbahnen mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen versuchsweise bis Ende dieses Jahres die **Fracht für Langeisen** (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen etc.), welches wegen des Gewichts oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs oder der Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg erhoben.

Bromberg, den 22. Juli 1885. (1583 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch die mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. zur Einführung gelangenden Nachträge
IV zum Gütertarifheft No. 2,
XXXVI „ „ „ 5
werden neben der Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für Getreide zwischen Stationen der früheren Berlin-Stettiner Bahn und der Hessischen Ludwigsbahn abgeänderte bezw. neue Sätze für verschiedene Stationen, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz sowie Ausnahmefrachtsätze für Jutegarn und Jutegewebe eingeführt.

Näheres durch die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 23. Juli 1885. (1584)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. August d. J. tritt ein Nachtrag III zu Theil I und ein Anhang II zu Theil III und IV des Deutsch-Italienischen Gütertarifes, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen des genannten Tarifes, in Kraft. Der Nachtrag III kann gratis, der Anhang II für 40 *₰* von den Verbandstationen bezogen werden. (1585)

Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Wirkung wird die Station Engen in den Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta von und nach Ludwigshafen aufgenommen.

Karlsruhe, den 24. Juli 1885. (1586)

Namens der geschäftsführenden Verwaltung:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Station Engen in den Ausnahmetarif No. 9 für Petroleum und Naphta nach und von Mannheim mit einem Frachtsatze von 1,24 *M.* pro 100 kg aufgenommen.

Karlsruhe, den 24. Juli 1885. (1587)

Generaldirektion.

Am 1. August cr. tritt zum Tarifheft 2 des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandes** Nachtrag I in Kraft, welcher Tarifänderungen für Saargemünd und Scheidt und Ausnahmesätze für Jutegarn und Jutegewebe von Meissen und Triebes enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 25. Juli 1885. (1588)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten Betriebsabtheilung. „**Im Süddeutschen Eisenbahnverband** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) wird mit Gültigkeit vom 1. August a. cr. der Nachtrag I zum Gütertarif Theil II Heft No. 3 (Saarbrücken-Bayerischer Verkehr) ausgegeben, welcher reglementarische Bestimmungen für die Beförderung von Gütern über den Bodensee, ein Verzeichniss der Ausnahmetarife, geänderte und neue Frachtsätze der Klassentarife, Ausnahmefrachtsätze für Güter des Spezialtarif III, sowie für Steine und Roheisen, ferner Berichtigungen des Haupttarifes und Ergänzungen der Instradirungsvorschriften enthält.

Die seitherigen Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen (A. Tf. 2) — gelten, insoweit nicht durch den Ausnahmetarif 2c niedrigere Sätze eingeführt werden, noch bis zum 15. September d. J.

Der Nachtrag kann von der Kgl. Eisenbahndirektion in Köln (linksrheinisch) und von der Regieverwaltung der Generaldirektion der Bayerischen Verkehrsanstalten (Betr.-Abth.) in München, soweit der Vorrath reicht unentgeltlich bezogen werden.

München, den 23. Juli 1885. (1589)

Im **Lokal- und Wechselverkehre** der **Preussischen Staatsbahnen** sowie im Verkehre der **Preussischen Staatsbahnen** mit den **Reichsbahnen in Elsass-Lothringen** wird vom 1. August d. J. ab versuchsweise bis Ende d. J. die Fracht für Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen u. s. w.), welches wegen des Gewichts oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs oder der Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg erhoben.

Köln, den 29. Juli 1885. (1590)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten Betriebsabtheilung. Im **Süddeutschen Eisenbahnverbande** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) wird am 1. August d. J. zum Gütertarif Theil II Heft No. 4 für den Verkehr zwischen Stationen der K. Württemb. Staatsbahnen einerseits und der K. Eisenbahndirektion in Köln (linksrheinisch) andererseits der III. Nachtrag ausgegeben.

Derselbe enthält zahlreiche Aenderungen der seitherigen Frachtsätze und Bestimmungen, sowie Sätze für neuaufgenommene Stationen und kann bei den betheiligten Endverwaltungen soweit der Vorrath reicht unentgeltlich bezogen werden.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 2, welche für Roheisen ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten noch bis zum 15. September d. J.

München, den 21. Juli 1885. (1591)

Für den Güterverkehr in Grohn-Vegesack zwischen den Schiffen einerseits und den Eisenbahntransport-Anstalten daselbst andererseits tritt mit dem 1. September d. J. eine neue **Krahnordnung** in Kraft, welche bezüglich der Krahngebühren, Lagermiethen etc. anderweite, theils mit Ermässigungen, theils mit Erhöhungen verbundene Bestimmungen enthält.

Die für den genannten Verkehr bisher in Anwendung gekommenen Bestimmungen der s. Z. von der Bremischen Eisenbahndeputation erlassenen Bekanntmachung nebst Nachtragsbestimmung werden dadurch aufgehoben.

Die neue Krahnordnung kann in den Güterexpeditionen Grohn-Vegesack und Bremen eingesehen, auch daselbst zum Preise von 10 ₰ pro Stück bezogen werden.

Im Lokal-Gütertarif wird hinter dem auf Seite XXVI enthaltenen Abschnitt „Ausnahmen für Harburg, Geestemünde und Bremerhaven" folgendes eingeschaltet:

„Ausnahmen für Vegesack-(Grohn). Das vorstehend für Harburg-Geestemünde und Bremerhaven Festgesetzte gilt auch in Bezug auf die Arbeiten beim Löschen und Beladen der Schiffe in Vegesack gemäss der für letzteren Hafen erlassenen Krahnordnung."

Hannover, den 18. Juli 1885. (1592)
Königliche Eisenbahndirektion,

Die Station Wedding des Direktionsbezirks Berlin ist vom 15. Juli d. J. ab in den Ausnahmetarif 6 (Roheisen) des Staatsbahn-Gütertarifs **Elberfeld-Berlin** vom 1. Mai 1885 einbezogen.

Die Frachtsätze für Wedding sind um 1 ℳ für 10 000 kg niedriger, als die entsprechenden Sätze für Berlin Nordbahnhof.

Elberfeld, den 22. Juli 1885. (1593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von **Pferden, Hornvieh, Borstenvieh, Schafen und Ziegen**, als Frachtgut in Wagenladungen, von Wien nach Dresden, Chemnitz, Leipzig, Hohenstein-Ernstthal, Löbau, Zittau und Zwickau, sowie anderen Deutschen Stationen in Kraft, durch welchen der bisher im Sächsich-Oesterreichischen Verbandsverkehre massgebende Ausnahmetarif 15 für den Transport von Vieh zwischen Dresden und Oesterreichischen Stationen aufgehoben wird. Insoweit mit dem neuen Tarife Verkehrsbeschränkungen und Frachterhöhungen verbunden sind, kommen die älteren Taxen des Ausnahmetarifs 15 noch bis 15. September d. J. zur Anwendung.

Dresden, am 24. Juli 1885. (1594)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. September d. J. treten die Hefte 1 und 4 des **Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs** Theil II in Kraft. Für diejenigen Stationen, für welche ausser den Frachtsätzen in Heft 1 noch Kürzungsbeträge im Anhange angegeben sind, sind bis auf weiteres erstere unter Abzug der Differenzbeträge unter B anzuwenden. Für einzelne Stationen, für welche Erhöhungen eintreten, ebenso wie für einige ausscheidende Stationen gelten die jetzigen Frachtsätze noch bis zum 15. September ds. Js. Die neuen Tarifhefte sind bei den Verbandsstationen zu erhalten. Die älteren Hefte — Theil II und IV — des Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs behalten nur noch für Stationen der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion Erfurt Gültigkeit.

Dresden, am 24. Juli 1885. (1595)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. August d. J. kommt im **Westdeutschen Eisenbahnverbande** das Tarifheft No. 15 zur Einführung, welches theilweise ermässigte Frachtsätze für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn, Rorschach und Stationen der Direktionen Hannover, Oldenburg, Altona sowie der Unterelbeschen, Holsteinischen Marsch-, Lübeck-Büchener und Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn enthält.

Durch das neue Tarifheft werden aufgehoben:

a) die Hefte 167—173, 175—181, 194, 206 zum West- und Nordwestdeutschen Gütertarif vom 1. Juli 1877,

b) das Heft 37 zum Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Gütertarife vom 1. März 1878,

c) der Gütertarif des Rheinisch-Westfälischen-Bodensee-Verkehrs vom 1. Januar 1880,

d) die Frachtsätze für Lindau, Bregenz, Romanshorn, Rorschach in den Tarifheften 1 und 4 des Hannover-Bayerischen Verbandes vom 1. Mai resp. 11. Oktober 1883.

Die in vorbezeichneten Tarifen bestehenden direkten Frachtsätze zwischen Lindau und Heide, Schulterblatt, Tornesch, Meldorf, St. Michaelisdonn, Wilster, Wesselburen, sowie zwischen Bregenz, Romanshorn, Rorschach und Büchen, Dömitz, Eutin, Nortorf, Wrist, Heide, Schulterblatt, Tornesch, Meldorf, St. Michaelisdonn, Wilster, Wesselburen werden durch das neue Tarifheft aufgehoben, mit der Massgabe, dass für etwa vorkommende Transporte die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 10. September d. J. in Kraft bleiben.

Das neue Tarifheft kann vom 1. August ab auf den Stationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

An den bestehenden besonderen Seehafen-Ausnahmetarifen wird durch das neue Tarifheft nichts geändert.

Hannover, den 25. Juli 1885. (1596)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vom heutigen Tage ab bis ultimo dieses Jahres wird im **Lokalverkehr** und im **Wechselverkehr** mit den vom **Preussischen Staate verwalteten Bahnen** und den **Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen** die Fracht für Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen etc.), welches wegen des Gewichts oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs oder der Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg erhoben.

Breslau, den 21. Juli 1885. (1597)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. August d. J. treten zu den nachgenannten Gütertarifen neue Nachträge in Kraft und zwar:

a) zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Berlin** vom 1. Juli d. J. der 1. Nachtrag,

b) zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksreinisch)-Magdeburg** vom 1. Mai 1882 der 9. Nachtrag,

c) zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Braunschweig** vom 1. Juni 1882 der 4. Nachtrag und

d) zum Gütertarif für den Verkehr **Köln (linksrheinisch)-Oberhessen** vom 1. April 1883 der 3. Nachtrag.

Die Nachträge enthalten u. a. Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Brand b/Aachen, Conzen, Cornelimünster, Lammersdorf, Montjoie, Raeren, Rötgen und Walheim b/Aachen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Die durch den unter a) genannten Nachtrag abgeänderte Entfernung für Wengerohr-Königswusterhausen von 725 km (statt 572 km) kommt erst vom 15. September 1885 ab zur Anwendung.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge käuflich bezw. für die Besitzer der Haupttarife unentgeltlich zu haben sind.

Köln, den 29. Juli 1885. (1598)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Die in No. 28 des „Centralblatts für das Deutsche Reich", Seite 276 de 1885, enthaltene Ergänzung der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, betreffend die Beförderung von flüssigem Ammoniak, kommt mit dem heutigen Tage im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Februar 1883 zur Einführung.

Berlin, den 24. Juli 1885. (1599)
Namens sämmtlicher Deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifbestimmungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Zu den Tarifbestimmungen Theil I der Oester.-Ungar. Eisenbahnen für den Transport von Eil- und Frachtgütern vom 1. September 1883 ist ein Nachtrag V, ferner ein Anhang erschienen, beide gültig vom 1. August l. J.

Ersterer enthält Abänderung der Bestimmungen betreffend die Uebernahme von Gütern, Ergänzung der Bestimmung über die Frist für die Auf- bezw. Abladung von Gütern durch die Parteien und Berechnung der Lieferfristen; letzterer enthält Bestimmungen über die Verpackung der zum Bahntransporte bestimmten Güter, alphabetisches Verzeichniss jener Artikel, welche unverpackt zum Transporte übernommen werden, Wortlaut der Anlage D zum Betriebsreglement, betreffend Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, endlich Bestimmungen über die Bestellung von Güterwagen zur Verladung von Frachtgütern.

Exemplare erliegen in den Stationen zur Einsicht und sind bei den Oest.-Ungar. Bahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oest.-Ung. Staatseisenbahngesellschaft in Wien I. Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (1600RM)

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Mit Gültigkeit vom 15. August 1885 an tritt zum Tarife vom 15. März l. J. für den direkten Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Kaiser Franz-Josefbahn und Rakonitz-Protiviner Staatsbahn) anderseits der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Ergänzungen der Tarifbestimmungen, ferner direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Josefihütte und Stra-

konic, sowie mehreren Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Pilsen-Priesener Bahn) und Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrags können in den kommerz. Büreau der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Wien und Prag, im Juli 1885. (1601)

K. K. General-Direktion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
Betriebs-Direktion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn.

III. Submissionen.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der K. Verkehrs-Anstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Samstag, am 1. August 1885
Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Sektion nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Die Arbeitsloose I und II der Lokalbahn Hof-Marxgrün, 3 465 beziehungsweise 4 032 m lang, zwischen Hof und Köditz gelegen, enthaltend nach den Kostenanschlägen

	Loos I. ℳ	Loos II. ℳ	Zusammen ℳ
Eigentliche Erdarbeiten	45 074	29 483	74 557
Kunstbauten . . .	24 575	14 266	38 841
Summa	69 649	43 749	113 398

Es kann sowohl auf jedes einzelne Loos, als auch auf beide zusammen, als ein Akkordobjekt, submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt für das I. Loos 5 500 ℳ, für das zweite Loos 4 000 ℳ.

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions-Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Freitag, den 31. Juli 1885 Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissions - Formular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verakkordirungs - Termine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahms-Fähigkeit, ihr Kautions- und Betriebs - Vermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Hof, im Juli 1885. (1602 H & V)

Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Sektion.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der K. Verkehrs-Anstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Freitag, am 31. Juli 1885
Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Sektion nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Die Arbeitsloose No. IV und V der Lokalbahn Weiden-Vohenstrauss, 4 874 beziehungsweise 5 195 m lang, zwischen Frankenried und Vohenstrauss gelegen, enthaltend nach den Kostenanschlägen:

	Loos IV. ℳ	Loos V. ℳ	Zusammen ℳ
Eigentliche Erdarbeiten	18 670	19 305	37 975
Vollendung der Wegeübergänge .	1 859	989	2 848
Kunstbauten . . .	5 991	10 229	16 220
Summa	26 520	30 523	57 043

Es kann sowohl auf jedes einzelne Loos, als auch auf beide zusammen, als ein Akkordobjekt, submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt für das IV. Loos 2 500 ℳ, für das V. Loos 3 000 ℳ.

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions-Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Donnerstag, den 30. Juli 1885 Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissions - Formular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verakkordirungs - Termine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahms-Fähigkeit, ihr Kautions- und Betriebs - Vermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Mkt. Redwitz, im Juli 1885. (1603 H & V)

Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Sektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 12 500 Kiefernschwellen soll vergeben werden. Die Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung dahier, desgleichen auf dem Büreau des Grossherzoglichen Eisenbahnbaumeisters zu Alsfeld eingesehen, auch gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei bezogen werden. Lieferungsangebote sind versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 31. d. M. dahier einzureichen.

Giessen, den 21. Juli 1885. (1604)

Grossherzogliche Direktion.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Lokomotiven zu verkaufen. Zwei normalspurige ungekuppelte Lokomotiven nebst Tendern in noch dienstfähigem Zustande sind zu verkaufen. Beschreibung und Bedingung zu beziehen von der Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft in Mainz. (1605)

Alte und bewährte unverwüstliche

Dampfhahn - Schmiere

für alle Hähne, Verschraubungen und Garnituren an Dampfmaschinen, Kesseln und Heizungen. — Dieselbe **trocknet selbst bei 20 Atmosphären nicht aus,** erhält die Hähne etc. absolut dicht, und **auch in kaltem Zustande,** leicht drehbar; **verhindert das lästige Tropfen,** sowie ein Ansetzen von Kalk oder Kesselstein zwischen Küken- und Hahngehäuse.

Zahlreiche Atteste erster Firmen über die Vortrefflichkeit des Fabrikats stehen zu Diensten.

Der Versand geschieht in Blechbüchsen von ca. 1 Kilo à ℳ 8 franko jeder Reichs-Poststation.

Strassburger Gummiwaaren-Fabrik
R. Neddermann,
Strassburg i. Els.

(Regelmässiger Lieferant der meisten tit. Eisenbahnen in Deutschland, Frankreich, Belgien und der Schweiz.)

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von Gebr. Körting in Hannover, betr. Körting's Rippenheizkörper, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 59. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. August 1885.

Die neuen Einrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes*).

Bei den ausserordentlich grossen und vielfach ganz neuen Anforderungen, welche der beschleunigte Bau neuer Bahnlinien an die Technik stellte, wurden die Kräfte derselben auf das äusserste angespannt. Die Bauausführungen verlangten zahlreiches, technisches Personal, nur eine geringe Anzahl von Beamten blieb verfügbar für die Betriebsführung auf den fertigen Strecken, und diese waren durch den wachsenden Verkehr derart in Anspruch genommen, dass für Vervollkommnung der Anlagen und für eine entsprechende Ausbildung des Betriebsdienstes nur wenig Zeit erübrigt werden konnte. Dieser Mangel konnte auch durch die Einwirkung der Aufsichtsbehörden nicht sogleich behoben werden, trotzdem dieselben in Deutschland der Entwickelung des Eisenbahnwesens und der Einschränkung der demselben eigenthümlichen Gefahren gleich in der ersten Zeit besondere und grössere Fürsorge zuwendeten, als dies in den anderen Staaten des Festlandes der Fall war. Die Einrichtungen, welche auf die Erhöhung der Betriebssicherheit Bezug haben, zerfallen in 3 Abtheilungen:

1. Sicherung der Fahrbahn gegen Mängel in der Anlage sowie gegen Beschädigung und Hindernisse aus der Umgebung der Bahn;
2. Verbesserung der Fahrzeuge in Herstellung und Einrichtung;
3. Vervollkommnung der Einrichtungen zur Handhabung des Betriebsdienstes.

Die sichere Führung der Eisenbahnzüge auf der freien Bahnstrecke ist bedingt durch die feste Lagerung der Gleise auf dem Unterbau, durch die widerstandsfähige Herstellung der Gleise und durch die Abwehr von Hindernissen, welche auf die Fahrbahn gelangen und die Eisenbahnzüge gefährden können.

In den Unterbauten der Eisenbahnen, den Einschnitten, Dämmen und Kunstbauten zur Herstellung des Bahnkörpers sind Neuerungen in Anordnung und Ausführung, welche für die Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung wären, aus der letzten Zeit nicht zu erwähnen. Mit den Gefahren, welche durch Bewegungen der aus Anlass des Bahnbaues in ihrem Gleichgewicht gestörten Erd- und Felsmassen dem Eisenbahnbetrieb drohen, hat die Bahnunterhaltung von jeher zu kämpfen gehabt. Ein durchgreifendes Mittel gegen diese höchst gefährlichen, auch auf alten Bahnstrecken nicht selten auftretenden Rutschungen und Felsstürze ist deshalb schwierig zu finden, weil man die Ursachen der Erdbewegungen, nämlich die vielverzweigten Wasseradern im Innern der angrenzenden Erdmassen, gewöhnlich nicht erreichen und deshalb auch nicht unschädlich machen kann. Die beste Abwehr wird immer die sein, durch geeignete Vorkehrungen Sorge zu tragen, dass das durch Regen und Schnee sich ansammelnde Wasser aus der Umgebung der gefährdeten Stellen in geregelten Abzügen rasch abgeführt wird, damit dasselbe nicht Zeit behält, in die Erdmassen einzudringen und Rutschungen derselben zu veranlassen.

Eine nicht unbedeutende Ausbildung haben im Eisenbahnbau die Brückenanlagen durch die Einführung der eisernen Träger erfahren. Diese Erfindung war eine Nothwendigkeit für die unbeschränkte Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, denn nur mit Hilfe der für mächtige Spannweiten ausgebildeten eisernen Balken ist es möglich geworden, breite Ströme und tiefe Thalschluchten für die ununterbrochene Durchführung der Bahnen zu überbrücken; aber es ist damit weniger eine erhöhte Sicherheit für die Haltbarkeit des Bahnunterbaues, als vielmehr eine billigere Herstellung der Ueberbrückung und damit in manchen Fällen die Bauwürdigkeit der ganzen Bahnverbindung erzielt worden. Die Sicherheit für eine gute und dauerhafte Unterstützung des Oberbaues wird in einer nach den alten Regeln der Bautechnik ausgeführten Steinbrücke immerhin besser gewahrt sein als in einer noch so sorgfältig berechneten und ausgeführten eisernen Brücke, deren Material der Zerstörung durch Erschütterungen und Witterungseinflüsse sehr ausgesetzt ist. Dieser Umstand hat denn auch Veranlassung gegeben, für die eisernen Bauwerke der Bahnen in bestimmten Zeitabschnitten vorzunehmende Prüfungen anzuordnen, damit Mängel in den vielen Verbindungstheilen und durch Rosten herbeigeführte Verschwächungen der tragenden Theile rechtzeitig bemerkt und abgestellt werden können.

Die Unterlagen der Schienen und ihre Befestigungsweise — nämlich Holzschwellen mit eisernen Nägeln, vereinzelt auch Steinunterlagen — haben sich ohne wesentliche Abänderung in ihren ersten Formen bis heute auf den meisten Bahnen erhalten.

*) Nach einer unter diesem Titel von Herrn Jungbecker in dem neuesten Heft des „Archiv für Eisenbahnwesen" publizirten Abhandlung über die stetigen Bemühungen, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu fördern.

Diese Mängel des Oberbaues, welche, längst bekannt, zu Verbesserungsversuchen schon mehrfach Veranlassung gegeben haben, sind in der jüngsten Zeit bei der stets zunehmenden Inanspruchnahme der Gleise auf den Hauptstrecken durch das grössere Gewicht der Lokomotiven, die wachsende Geschwindigkeit, die Anzahl und Belastung der Züge, besonders fühlbar geworden. Es unterliegt keinem Zweifel, dass auch für die erhöhten Anforderungen des heutigen Betriebes ein vollständig sicheres Gleise aus Holzschwellen hergestellt werden kann, und die Englischen Bahnen, welche in der technischen Anlage vielfach als massgebend gelten, haben mit verschwindend geringen Ausnahmen die Holzschwellen beibehalten. Aber die Holzschwelle hat immer den grossen Mangel, dass nach einigen Jahren ihre Widerstandsfähigkeit sich schwer beurtheilen lässt. Die Zersetzung durch Fäulniss ist in vielen Fällen äusserlich nicht bemerkbar, und ob die Beschädigungen derselben durch den Schienenfuss und durch die Nägel oder Schrauben die betriebssichere Befestigung der Schiene nicht gefährden, lässt sich bei einer im Gleise liegenden Holzschwelle nur durch sofortige Untersuchungen und auch dann nicht immer mit Sicherheit feststellen. Diese Erfahrungen, zu denen bei den steigenden Holzpreisen noch die Rücksichten der Oekonomie in der Bahnunterhaltung hinzutreten, haben schon vor mehreren Jahren Veranlassung gegeben, ein widerstandsfähigeres Material, das Eisen, für die Unterschwellung der Schienen zu verwenden. Die Versuche sind vorzugsweise in Deutschland in grosser Ausdehnung angestellt und von einigen Bahnverwaltungen mit besonderer Sorgfalt gepflegt worden. Zur Zeit kann die Länge der mit eisernen Lang- oder Querschwellen - Oberbau belegten Gleise wohl auf 9 000 km geschätzt werden.

Bei dem lebhaften Interesse, welches man auf den Deutschen Bahnen und im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Ausbildung des eisernen Oberbaues zuwendet, lässt sich erwarten, dass die Ausdehnung desselben rasche Fortschritte machen wird, und dass alle grossen Eisenbahnlinien durch Einführung der eisernen Unterschwellung eine weitere Erhöhung der Sicherheit des Betriebes sehr bald erfahren werden.

Die Eisenbahnschiene hat nicht in ähnlicher Weise wie die Schwelle eine durchgreifende, für die Erhöhung der Betriebssicherheit hervorragend wichtige Formveränderung erfahren. Der Uebergang von der ersten, etwa 1 m langen, 13—15 kg schweren Schiene aus Gusseisen bis zu der heutigen breitbasigen, 9 m langen, 130 mm hohen und 30—35 kg pro Meter schweren Gussstahlschiene hat sich durch viele Entwickelungsstufen hindurch sehr langsam vollzogen. Eine wichtige Neuerung trat erst ein mit der Erfindung des Bessemer Gussstahls vor etwa 15 Jahren und der ausgedehnten Verwendung desselben zur Schienenfabrikation. Durch die Einführung von Gussstahlschienen ist im gewissen Sinne auch eine Erhöhung der Betriebssicherheit verbunden, da bei der grösseren Dichtigkeit des Materials und durch das dichte Gefüge desselben der Verschleiss gleichmässiger und die Gefahr des Brechens geringer ist als bei der Eisenschiene.

Die Sicherheit der Eisenbahnzüge auf der freien Strecke kann, abgesehen von der Ausführung der Bahn und deren Anlagen, ferner gefährdet werden durch den freien Verkehr von Personen und Fuhrwerken, welche die Fahrbahn in gleicher Höhe mit den Schienen auf den Uebergängen berühren müssen. Man ist deshalb in neuerer Zeit dazu übergegangen, für verkehrsreiche Strassen unter Aufwendung grosser Kosten Ueber- und Unterführungen anzulegen, wie es die von Anfang an mit reicheren Mitteln versehenen Englischen Eisenbahnen schon beim Bau der Bahnen gethan haben.

Nach der Statistik sind in dem Verwaltungsjahre 1880/81 auf den Eisenbahnen Deutschlands 128 Entgleisungen durch Mängel an den Fahrzeugen entstanden und zwar 34 infolge von Achsbrüchen, 55 durch Radreifenbrüche und 39 wegen sonstiger Mängel an den Betriebsmitteln. Für die wichtigsten Theile der Wagen, die Achsen und Räder, hat eine ganz betriebssichere Ausführung noch nicht erzielt werden können. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat schon seit einer langen Reihe von Jahren statistische Erhebungen über die Achsbrüche angestellt.*) Wie fruchtbringend derartige Beobachtungen auf Verbesserungen in der Ausführung und auf vermehrte Sorgfalt in der Behandlung einwirken, ist aus diesen Nachweisen deutlich zu ersehen. Während im Jahre 1870 noch auf je 776 Fahrzeuge ein Achsbruch gekommen ist, entfällt ein solcher im Jahre 1878 erst auf je 1 505, im Jahre 1879 auf je 2 169 und im Jahre 1880 auf je 2 857 Fahrzeuge, ein Erfolg, der nur den vereinten Bemühungen der Eisenbahnverwaltungen und der Hüttentechniker zu danken ist. Die fortgesetzten Beobachtungen werden vielleicht die Grundlage für gemeinschaftliche Bestimmungen behufs weiterer Einschränkung der Achsbrüche liefern, etwa in der Weise, dass für die Laufzeit einer Achse eine bestimmte Anzahl von Jahren als äusserste Grenze festgesetzt wird, insbesondere mit Rücksicht darauf, dass nach einer gewissen Laufzeit durch die Erschütterungen, denen die Achsen ausgesetzt sind, das Gefüge des Materials zum Nachtheil der Festigkeit eine Aenderung erleidet. Einstweilen wird man mit dem seltener gewordenen Vorkommniss der Achsbrüche in ähnlicher Weise zu rechnen haben wie mit anderen nicht vorherzusehenden Ereignissen, die den Eisenbahnbetrieb gefährden können. Eins würde vielleicht zu erreichen sein, nämlich eine Vorkehrung gegen das Umfallen der Räder nach erfolgtem Bruch der Achse, durch welche die verderblichen Folgen für den Eisenbahnzug wenigstens auf kurze Zeit und zwar so lange abgewendet werden können, bis der Zug zum Stehen gebracht ist. Die zu diesem Zweck angestellten Versuche lassen einen günstigen Erfolg erwarten, und es ist deshalb angeordnet, diese Schutzvorkehrung an den Lokomotiven und Personenwagen in grösserem Umfange zur Ausführung zu bringen. Häufiger als die Achsbrüche treten noch bis in die neueste Zeit die Radreifenbrüche auf.

*) Das Referat über die im Jahre 1884 vorgekommenen Achsbrüche ist als Beilage zu dieser Nummer veröffentlicht.

Nun haben die statistischen Nachweise über die Radreifenbrüche gezeigt, das ein verhältnissmässig grosser Prozentsatz von Brüchen auf solche Reifen entfällt, deren Stärke nur noch 20 mm und weniger beträgt. Es drängte sich deshalb die Erwägung auf, ob es nicht angezeigt sein möchte, eine Aenderung in den bestehenden Bestimmungen über die geringste Stärke der Radreifen eintreten zu lassen, und die angestellten Erhebungen haben den Minister der öffentlichen Arbeiten veranlasst, für die Preussischen Staatsbahnen durch Erlass vom 14. Dezember 1883 anzuordnen, dass für den Betrieb auf Hauptbahnen die Stärke der Radreifen nach dem vorschriftsmässigen Abdrehen bei Lokomotiven, Tendern, Personenwagen, Postwagen und Personenzug - Gepäckwagen noch mindestens 30 mm, bei sonstigen Wagen mindestens 25 mm auf der Laufstelle betragen soll, wobei angenommen ist, dass die Reifenstärke durch den weiteren Verschleiss auf höchstens 24 und 20 mm abgenutzt werden soll. Es springt in die Augen, dass diese Massregel die Anzahl der Reifenbrüche, wie auch statistisch erwiesen, bedeutend einschränken wird. Allerdings werden die Mehrkosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel nicht gering sein, wenn man erwägt, dass in der ganzen Breite und im ganzen Umfang des Reifens durchschnittlich 5 mm Stahlmaterial mehr erforderlich ist oder nicht ausgenutzt werden kann. Aber wenn es sich, wie im vorliegendem Falle, um die hervorragend wichtige Frage der Betriebssicherheit handelt, so kann selbst ein Mehraufwand von Kosten einen Hinderungsgrund nicht abgeben gegen die Einführung von Massnahmen, deren Zweckmässigkeit als unzweifelhaft erkannt worden ist.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verstaatlichungsphantasien.

Unter dieser Ueberschrift tritt das sich offiziös gerirende „Fremdenblatt" bezüglich der auch in dieser Zeitung reproduzirten Nachricht über die Verstaatlichung der Süd-Norddeutschen und der Böhmischen Westbahn mit folgenden Bemerkungen entgegen: Die vor einigen Wochen seitens des Handelsministeriums an die Direktionen der Böhmischen Westbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangten Aufforderungen, mit Beginn des nächsten Jahres in den Betriebsrechnungen diejenigen Veränderungen und Spezialisirungen vorzunehmen, auf welche bei einer etwaigen Einlösung der Bahnen nach Ablauf der Konzession besonderer Werth zu legen wäre, haben vielfach zu der Meinung Anlass gegeben, als habe die Regierung eine Erwerbung dieser Linien in Aussicht genommen und als sei die Verstaatlichungsaktion der Eisenbahnen in ein weiteres Stadium getreten. Man wird jedoch nicht fehl gehen, wenn man annimmt, dass bei Abfassung obiger Erlasse nichts anderes bezweckt worden sei, als diejenigen rechnungsmässigen Behelfe, welche nach Eintritt des staatlichen Einlösungsrechtes zur Bemessung der Rentabilität nöthig sind, in korrekter Weise und in jener Zeit herstellen zu lassen, welche eine jede kalkulatorische Hypothese ausschliesst. Das Einlösungsrecht des Staates tritt bei den genannten Bahnen in 7 Jahren ein, und nachdem die letzten 7 Jahre als Basis einer etwaigen Einlösung durch den Staat zu gelten haben, so muss rechtzeitig an die Aufstellung dieser Berechnung gegangen werden. Man wird sich erinnern, dass im Vorjahre der Verwaltung der Carl-Ludwigbahn ein ähnlicher Erlass zugegangen ist und dass, weil die konzessionsmässige Zeit schon überschritten war, jetzt Rückrechnungen problematischer Art angestellt werden müssen. Diesem Uebelstande will man im vorhinein ausweichen; eine Erwerbung der Linien wurde aber gewiss zunächst nicht ins Auge gefasst.

Die ausserordentliche Generalversammlung der K. K. Ferdinands-Nordbahn.

Diese für den 20. August einberufene Generalversammlung ist wohl eine der wichtigsten, welche je von Eisenbahngesellschaften abgehalten wurde. Es gilt nicht nur die Erneuerung eines nunmehr als Konzession zu beurtheilenden Privilegiums

auf ganz geänderten Grundlagen, sondern auch um den finanziellen Kalkül, ob und in wie weit sich die künftigen Erträgnisse dieser Bahn den bisherigen nähern werden. Ueber die diesfällige Differenz u. z. nicht nur in der fernen Zukunft, sondern auch in der nächstgelegenen Zeit, herrschen sehr divergirende Ansichten. Auf die Berathungsgegenstände übergehend, ist selbstverständlich, dass als erster derselben das zwischen der Regierung und der Direktion am 10. Januar d. J. abgeschlossene, jedoch durch den am 17. Juli d. J. zu Stande gekommenen Nachtrag den Beschlüssen des Reichsrathes entsprechend abgeänderte Uebereinkommen figurirt. Wenn die Generalversammlung dieses Uebereinkommen annimmt, so wird sie sich sofort mit einer Reihe von Massregeln zu beschäftigen haben, welche sich als Konsequenzen jenes Beschlusses ergeben. In dieser Beziehung ist in der Kundmachung ausser der Erwirkung der Konzessionen für den Betrieb der bestehenden, sowie für den Bau und Betrieb der auf Grund des Uebereinkommens herzustellenden Eisenbahnen (Mährisch - Schlesische Städtebahn, Krakauer Cirkumvallationsflügel und zehn Lokalbahnen) noch insbesondere die eventuelle Erwerbung der in den Zug der Städtebahn fallenden bestehenden Strecken der Kremsierer Eisenbahn (Hullein - Kremsier und Hullein-Bistritz), dann der zur Vervollständigung des Lokalbahnnetzes dienlichen, der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft gehörenden Linie Weisskirchen-Wsetin und endlich der Rothschild'sche Montanbahn von Michalkowitz nach Dombrau angeführt. Der Ankauf der letztangeführten Strecke, welche eine Fortsetzung der schon jetzt der Nordbahn gehörenden Montanbahn von Mährisch-Ostrau nach Michalkowitz bildet, empfiehlt sich aus dem Grunde, weil die Gesellschaft in dem Uebereinkommen verpflichtet wird, die Kohle von dem am Ende der Rothschild'schen Bahn gelegenen Montanbahnhofe Dombrau, ebenso wie von den an beiden Theilen der Montanbahn gelegenen Gruben nach den einzelnen Stationen der Hauptbahn auf Grund der für die letztere gültigen Tarife zu befördern — eine Verpflichtung, welcher die Gesellschaft am ehesten gerecht werden kann, wenn sie Eigenthümerin der ganzen Linie ist. Die weiteren, der Beschlussfassung der Generalversammlung vorbehaltenen Gegenstände beziehen sich auf die Durchführung der finanziellen Operationen, welche im Grunde des Uebereinkommens und der früher angeführten Vorschläge vorzunehmen sind, sowie auf die nöthigen Statutenänderungen. In diesen beiden Richtungen enthält die Kundmachung noch keine detaillirten Anträge, da die Direktion sich noch mit der Berathung derselben beschäftigt. Auch was die bereits von mehreren Blättern in Aussicht gestellte Konvertirung der Prioritäts-Anlehen betrifft, steht noch nicht fest, in welchem Umfange dieselbe vorgenommen werden wird, indem sich in dieser Beziehung noch manche Vorerhebungen als nöthig erweisen.

Der Ungarische Verwaltungsrath der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Durch den Tod Wodianer's erlangt eine Neuwahl in diese Körperschaft auch eine gewisse staatliche Bedeutung. Es besteht nämlich in den leitenden Kreisen der Oesterreichischen Staatsbahn die Absicht, den Grafen Ludwig Tisza, gewesenen Kommunikationsminister und Bruder des Ministerpräsidenten, für den Ungarischen Verwaltungsrath zu kooptiren und ihm das Präsidium dieser Körperschaft zu übertragen. Man nennt wohl auch den Obergespan Grafen Stephan Szapary für diese Stellung; allein die Kandidatur des Grafen Tisza besitzt unter den obwaltenden Umständen ungleich grössere Wahrscheinlichkeit. Vorläufig besorgt Vizepräsident Friedrich v. Harkanyi die Agenden des Ungarischen Präsidiums, und bei der grossen Umsicht dieses Funktionärs ist die Erledigung dieser Personalfrage nicht drängend.

Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft: Generalversammlung.

In der am 27. Juni unter dem Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsraths, Rudolf Graf Chotek, in Smichow abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung bemerkte der Aktionär Anton Neumann, dass die Resultate des verflossenen Betriebsjahres hinter jenen früherer Jahre zurückgeblieben seien; er hält die mit der K. K. Staatsverwaltung getroffenen, von der letzten Generalversammlung genehmigten Abmachungen für ungünstige, erblickt Nachtheile für die Gesellschaft in der durchgeführten Konvertirung der Silberprioritäten in Goldprioritäten und spricht sich endlich auch gegen eine eventuelle Verlegung des Amtssitzes der Direktion von Smichow nach Prag aus; er für seine Person könne dem Verwaltungsrathe das Absolutorium nicht ertheilen.

Der Verwaltungsrath Moritz Bauer widerlegt eingehend die sämmtlichen Angriffe und Bedenken des Vorredners, worauf sowohl der Geschäftsbericht und die Jahresrechnungen pro 1884, als auch der Antrag des Revisions-Ausschusses auf Ertheilung des Absolutoriums von der Generalversammlung mit allen gegen 27 Stimmen des Aktionärs Neumann genehmigt wurde.

Dem Verwaltungsrathe wurde sodann gleichwie im vorigen Jahre als Minimalvergütung für seine Mühewaltung im Sinne des § 25 der Statuten ein Betrag von 10 000 fl. und zwar aus den Mitteln des Spezial-Reservefonds zugewiesen.

Schliesslich wurde bei der Ersatzwahl für ein freiwillig ausgetretenes und für drei statutengemäss ausscheidende Mitglieder des Verwaltungsrathes per Akklamation in den Verwaltungsrath definitiv gewählt Dr. Anton Lederer und wiedergewählt Dr. Karl Leopold Ritter von Klaudy und Theodor Freiherr von Dreifus.

Haftung der Bahnen bei Getreidesendungen alla rinfusa.

Nachdem diese Verladungsart bei dem bevorstehenden Exporte von mehreren Versendern in Aussicht genommen wird, so ist daran zu erinnern, dass allgemeine Bestimmungen für die obligate Annahme solcher Sendungen nicht bestehen, daher dieselbe von besonderen Vereinbarungen mit den betreffenden Bahnen abhängig gemacht werden muss, welche sich auch auf die Modalitäten der Haftung für Beschädigung, Verluste oder Lieferzeit zu erstrecken haben. Bezüglich der letzteren muss jedoch anerkannt werden, dass es bei den gegenwärtigen Lieferfristen unvermeidlich ist, den Lauf der Lieferzeit für die Dauer der Umladungen von Getreidesendungen alla rinfusa zu sistiren.

Umladung laufunfähig gewordener Postambulanz-Wagen.

Das Verlangen einer Postbehörde auf Bestimmung einer Zuwartezeit für solche Umladungen widerspricht nicht nur den Interessen des reisenden Publikums, sondern auch den bestehenden Instruktionen, insbesondere aber denen über die Sicherheit des Verkehrs. Es kann daher nur nach den obwaltenden Umständen ohne Gefährdung der Regelmässigkeit des Verkehrs diesfalls vorgegangen werden.

Bestreuen der Viehtransport-Wagen.

Ueber die Anregung der Nothwendigkeit eines solchen Bestreuens mit Lösche oder Sand ist zu bemerken, dass eine solche Vorsichtsmassregel in ihrer allgemeinen Anwendung grosse Schwierigkeiten und Kosten verursacht und dass, wenn letztere den Bahnverwaltungen auch insgesammt vergütet würden, die mit dem Bestreuen verbundenen Umständlichkeiten den Viehtransport vertheuern und in keinem Verhältnisse zu der dadurch zu verhütenden Gefahr stehen; daher einem solchen Verlangen möglichst entgegenzutreten und es den Parteien zu überlassen wäre, selbst die erforderlichen Vorsichten in Einzelfällen zu beantragen.

Entscheidungen des Obersten Oesterreichischen Gerichtshofes.

a) Die Kosten des gerichtlichen Augenscheines, welcher bezüglich der Feststellung der Entschädigung für die zum Bahnbau enteigneten Gründe über Verlangen des betreffenden Grundbesitzers im Sinne des § 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. No. 30, vorgenommen wird, hat der einschreitende Grundbesitzer — und zwar unbeschadet des Rechtes der Geltendmachung eines eventuellen späteren Regressanspruches gegen die Bahngesellschaft — zu tragen. (14. Urtheil 1885.)

b) Zur Beurtheilung besonderer thatsächlicher Verhältnisse, welche auf die Bemessung der Entschädigung für die zum Bahnbaue expropriirten Gründe Einfluss haben, können spezielle Sachverständige beigezogen werden, obwohl dieselben in der vom Oberlandesgerichte festgestellten Sachverständigenliste nicht aufgenommen sind. (28. April 1885.)

c) Zur Vornahme des Sachverständigenbeweises bezüglich eines während des Transportes beschädigten Frachtgutes, ebensowie zur Ergänzung einer solchen Beweisaufnahme hat das Gericht, bei welchem der Prozess gegen die Bahngesellschaft wegen der Beschädigung des Frachtgutes geführt wird unter allen Umständen das Gericht des Ortes zu delegiren, wo das beschädigte Gut liegt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sich die Kosten der Beweisaufnahme beim Prozessgerichte selbst niedriger stellen würden. (12. Mai 1885.)

d) Die Gerichte sind im Hinblicke auf die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. No. 30, kompetent, anlässlich der Feststellung der Entschädigung für die expropriirten Gründe dem Grundbesitzer ausdrücklich das Recht vorzubehalten, für den Fall als die Erhaltungskosten der infolge des Bahnbaues neu hergestellten Wege sich höher stellen, als jene der alten Wege, von der Bahn den Ersatz eines verhältnissmässigen Theiles der Kosten anzusprechen. Der Ersatzanspruch, welcher sich auf die den Grundstücken infolge der Bahnübersetzungen des Schlagschattens des Bahnkörpers und der Schneewehen zugefügten Schäden stützt, gehört zu jenen, deren Ermittelung nach § 9 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleibt und über das Ansuchen jeder der Parteien in angemessenen Zeitabschnitten vorzunehmen ist. (12. Mai 1885.)

Die Böhmische Westbahn und die Kouponprozesse.

Die Verwaltung der Böhmischen Westbahn hat den Lauf ihrer Güterwagen bis auf weiteres dahin beschränkt, dass dieselben weder nach noch über Deutschland gesendet werden dürfen. Die Massnahme erfolgte mit Rücksicht auf die Kouponprozesse, um einer etwaigen Beschlagnahme von Waggons vorzubeugen. Andererseits sah sich aber die Verwaltung, um den Anforderungen des Verkehrs zu genügen, veranlasst, eine Anzahl Güterwagen, und zwar 40 Kastenwagen, 150 Kohlenwagen, 6 Lang-

holzwagen und 10 Lowries von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien leihweise in Verwendung zu nehmen. Sämmtliche Wagen sind mit Tafeln und der Aufschrift „Leihwagen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn“ versehen. Diese Wagen sind vorkommendenfalls in gleicher Weise wie jene der Böhmischen Westbahn zu verwenden und als Leihwagen zu rapportiren. Auf diese Leihwagen findet die Verfügung, betreffend die Beschränkung des Laufes der Güterwagen, keine Anwendung. Ob solche Leihwagen von den Deutschen Gerichten als immun beurtheilt werden, ist noch fraglich. Die freundnachbarliche Regierung Deutschlands sollte der enormen Schädigung des beiderseitigen Verkehrs dadurch ein Ziel setzen, dass der Bayerische Antrag auf Befreiung der Fahrbetriebsmittel von jeglicher Exekution angenommen werde.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die intensive Beunruhigung, welche den Wiener Effektenmarkt anlässlich der jüngsten Gerüchte über Russische Truppenbewegungen in Afghanistan ergriffen hatte, schwindet allmählich und die Kourse der Bahnaktien nähern sich nicht nur im allgemeinen ihrem frühern Niveau, sondern haben auch einige Avancen zu verzeichnen. Dies gilt insbesondere von den Exportbahnen, von welchen man sich infolge der günstigen Ernteergebnisse ein bedeutenderes Erträgniss verspricht. So notiren: Carl-Ludwig 244; Oesterreichische Nordwestbahn 168.25; Elbethal 166.50; Staatsbahn 301 und Südbahn 135.25. Dagegen verflaute Ferdinand-Nordbahn (2362) infolge der vorangedeuteten Befürchtungen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 13,67 km lange Strecke Sobbowitz-Schöneck als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4009 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 4016 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Beigabe einer Deklaration in dreifacher Ausfertigung zu Taubensendungen nach Frankreich (abgesandt am 27. v. Mts.).

Romberg'sche Funkenfänger.

Von Herrn Maschineninspektor A. Meyer erhalten wir folgende Zuschrift:

„Berlin, den 18. Juli 1885.

Ein von mir am 10. Februar cr. in dem Verein für Eisenbahnkunde hierselbst über einen vom Ingenieur Romberg konstruirten Funkenfänger erstattetes Referat, welches in No. 16 der Vereinszeitung pro 1885 Seite 201 abgedruckt wurde, hat insofern zu irrthümlicher Auffassung Veranlassung gegeben, als aus demselben gefolgert wurde, dass Lokomotiven des Betriebsamts Berlin-Magdeburg mit Funkenfängern nach der dem Herrn Romberg patentirten Konstruktion ausgerüstet seien.

Die beim genannten Betriebsamt an einigen Lokomotiven in Gebrauch befindlichen Funkenfänger, bestehend aus einem zwischen Exhaustorkopf und Schornstein eingeschalteten konischen Drahtsieb, sind schon früher vor Herrn Romberg vom Herrn Maschineninspektor Holzapfel angewendet, so dass als neu von Herrn Romberg hinzugethan nur die Verschiebbarkeit bleibt, welche, wie ich angab, meiner Ansicht nach nicht empfehlenswerth sei.

In betreff der Zweckmässigkeit der Konstruktion sagte ich, dass bei den mit genannten Funkenfängern ausgerüsteten Lokomotiven des Betriebsamts Berlin-Magdeburg Zündungen nicht vorgekommen seien, während solche durch andere mit anderen Funkenfängern versehene Lokomotiven in derselben Zeit hervorgerufen wurden.

Nachträglich wurde mir von anderer Seite mitgetheilt, dass sich diese Funkenfänger auf anderen Strecken nicht in demselben Masse bewährt haben. Die abweichenden Erfolge haben möglicherweise darin ihre Begründung, dass die betreffenden Lokomotiven beim Betriebsamt Berlin-Magdeburg Personenzüge, auf den anderen Strecken aber Schnell- und Kourierzüge gefahren haben, bei denen letzteren infolge der stärkeren Inanspruchnahme die Funken mit grösserer Kraft hindurchgerissen werden.“

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LXII.

Es war vorauszusehen, dass sämmtlichen Dampferlinien die Erlaubniss ertheilt werden müsse, ihre Kajütenpassagiere auf die eigenen Piers abzusetzen, nachdem man bereits zwei Gesellschaften ihr Gesuch gewährt hatte. Dieser Tage wurde von Washington aus der Befehl ertheilt, denjenigen Linien, welche darum einkommen, das direkte Anlegen und Landen in der früheren Weise zu gestatten. Die Kontrakte mit Mr. Starin, welcher die Reisenden und ihre Koffer von der unteren Bay nach der Barge Office bringt, und mit Mr. Biglin, welcher ein gewaltiges Monopol darauf erlangt hatte, die Ankommenden sammt Gepäck nach den Hotels, Bahnhöfen oder Wohnungen zu befördern, sollen gekündigt werden.

Einigen Linien, welche verhältnissmässig wenige Passagiere, aber desto mehr Frachten befördern, soll übrigens die Barge Office lieb geworden sein, weil sie Raum auf ihren Piers für Güter erhielten. Jener Platz, welcher für die Gepäckrevision reservirt bleiben muss, ist sehr gross und als Speicher nicht verwendbar.

Kleinere Unfälle auf „Exkursionsboats“ mehren sich; so brach dem „Richard Stockton“ ein Rad; dieses Boot gehört der Pennsylvaniabahn und befördert täglich Vormittags Vergnügungszügler bis hinauf nach Newburgh am Hudson und zurück. Wenn ich nicht irre, kostet die Fahrt von Rahway bis Jersey City mittelst Bahn, vom Ferryboothause der Pennsylvaniabahn nach Newburgh per „Richard Stockton“ und dann zurück bis Rahway etwa 70 Cents (gewöhnlicher Exkursionstarif Newyork-Rahway).

Die Preise sind nämlich nur auf den betreffenden Stationen ersichtlich gemacht, und da ich jetzt seltener hinauskomme, habe ich die Zahlen nicht mehr so gut im Gedächtnisse wie vor einigen Jahren.

Des lahmgelegten Bootes Passagiere wurden bei Peekskill vom mächtigen „Drews“ aufgenommen und nach Newyork zurückgebracht.

Dem Starin'schen Vergnügungsdampfer „Castleton“ rannte am Freitag, den 10. Juli 1885, das Ferryboot „Winona“ nächst der Battery in die Flanke — beschädigt wurden nur die Schiffe; der Vergnügungsdampfer musste umkehren und in Reparatur gebracht werden, das Vergnügen der Passagiere war gering.

Die Barken, welche von Schleppdampfern in das Tau genommen werden und dazu dienen, Vereine, Logen etc. zu Clambakes zu befördern, sind genau so anzusehen, wie die Schweineschiffe auf der unteren Donau, wenigstens „in meiner Zeit“; es gibt ein solides Deck und deren mehrere luftige, nur auf Gerüsten ruhende. Diese Barken sind oft sehr überladen; vor wenigen Tagen fuhr eine Gesellschaft mittelst einer überladenen Barke in den Sund hinein und ein Kind fiel herab in das Wasser. Alles drängte nach jener Seite, auf welcher das Kind hinabgefallen war. Plötzlich rief der Kapitän aus: „For gods sake, go to the other side, the barge will upset“, d. h. um Gottes Willen, geht auf die andere Seite, die Barke wird umschlagen. Glücklicherweise wurde der Rath schnell befolgt und das Gleichgewicht wieder hergestellt; auch das Kind konnte gerettet werden, da es die Kleider lange genug über dem Wasser hielten. Die Blätter enthalten Entrüstungsartikel wegen solchen Ueberfüllens.

Der grosse Dampfer „Columbia“ von der Rockaway Beach-Line gerieth ebenfalls in dieser Woche in einem plötzlich eingetretenen Nebel auf eine Sandbank und blieb während der Nacht fest; ein Ruderboot wurde in den Nebel hinausgeschickt und es gelang den Insassen, Matrosen der „Columbia“, den Dampfer einer anderen Linie zu treffen, welcher die Ausflügler aufnahm.

Die „Grand Republic“, zu derselben Linie wie die „Columbia“ gehörig, war bereits am Vormittage desselben Tages aufgerannt, doch bald wieder losgekommen.

Derlei Unfälle, selbst bedeutendere, haben gar keinen Einfluss auf die Abnahme des Verkehres; für Einen, welcher sich vielleicht abhalten lässt, treten wohl Zwei ein!

Gleichfalls am 10. Juli starb Dr. R. H. Gilbert hier. Er war es, welcher den Plan fasste und theilweise ausführte, Newyork mit Hochbahnen zu versehen. Die Firma der heutigen Metropolitan Co. war zuerst „Gilbert Elevated Railroad Co.“ und diese Company baute die Strecke Greenwichstreet-6. Avenue vom Jahre 1875 ab.

Die Sprengung des „Flood Rock“ am Hell Gate im East River soll nunmehr bestimmt im Monat Oktober d. J. stattfinden. Der „Newyork Herald“ vom 11. Juli veröffentlicht einen langen Artikel über diesen Gegenstand und bringt zugleich eine Skizze des zu sprengenden Felsens; derselbe ist noch unter dem niedrigsten Wasserstande sehr regelmässig durch rechtwinkelig aufeinander stossende Stollen unterfahren; diese Stollen lassen starke Pfeiler stehen, welche das „Dach“, d. h. den theils aus dem Wasser hervorstehenden Rücken des Riffes tragen. Diese Pfeiler werden den grössten Theil der Sprengladung aufnehmen, es sind Löcher hineingebohrt, in welche Dynamitpatronen gesetzt werden. Sind die elektrischen Leitungen gelegt, so lässt man das jetzt stets mühsam auszupumpende Wasser absichtlich eintreten, damit alle Gänge gefüllt sind: Der Stoss wird durch das Wasser geschwächt, 225 000 Pfund Rackarock (ein neuer Explosivstoff) und 75 000 Pfund Dynamit No. 1 werden gleichzeitig entzündet! Die Erschütterung wird bedeutend sein, sollte ich meine jetzige Wohnung im Oktober noch bewohnen, so kann ich die Sprengung aus meiner Küche mit ansehen.

Beilage zu No. 59. **Berlin,** am 1. August 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Referat über die im Jahre 1884 vorgekommenen

Achsbrüche,

sowie diejenigen **Achs-Anbrüche**, welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind, und zu einer Auswechslung der betreffenden Achse geführt haben.

I. Achsbrüche.

Die bezüglichen Eingaben für das Betriebsjahr 1884 sind von 45 Verwaltungen gemacht worden, und stellen sich hiernach die Zahlen der vorgekommenen Achsbrüche wie folgt:

No.	Verwaltung	Zahl der gebrochenen Achsen bei				
		Lokomotiven	Tendern	Personenwagen	Güterwagen	Zusammen
1	K. E.-D. Altona	1	—	—	—	1
2	Kgl. Bayer. Staats-E.	8	1	—	28	37
3	K. E.-D. Berlin	3	1	—	1	5
4	Berlin-Hamburger E.	—	—	—	—	—
5	Braunschweigische E.	2	—	—	—	2
6	K. E.-D. Breslau	2	—	—	3	5
7	K. E.-D. Bromberg	—	2	—	—	2
8	K. E.-D. Elberfeld	—	—	1	2	3
9	K. E.-D. Erfurt	—	1	—	1	2
10	K. E.-D. Frankfurt a/M.	—	1	—	—	1
11	K. E.-D. Hannover	—	—	—	—	—
12	Hessische Ludwigs-E.-G.	1	—	—	—	1
13	K. E.-D. Köln (linksrhein.)	—	3	—	5	8
14	K. E.-D. Köln (rechtsrhein.)	—	1	—	2	3
15	Lübeck-Büchener E.	1	—	—	—	1
16	K. E.-D. Magdeburg	—	1	—	1	2
17	Kgl. Sächs. Staats-E.	—	—	—	—	—
18	Kgl. Württemberg. Staats-E.	—	—	—	3 *)	3
19	Alföld-Fiumaner E.	1	—	—	—	1
20	Aussig-Teplitzer E.-G.	—	1	—	1	2
21	Böhm. Nordbahn	—	5	—	1	6
22	Böhm. Westbahn	—	—	—	—	—
23	Buschtêhrader E.	—	—	—	—	—
24	Dux-Bodenbacher E.	—	—	—	—	—
25	Galiz. Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—
26	Graz-Köflacher E.	—	—	—	—	—
27	Kaiser Ferdinands-N.	—	—	—	1	1
28	Lemberg-Czern.-Jassy E. Oesterr. Linien	1	—	—	2	3
29	Lemberg-Czern.-Jassy E. Rumän. Linien	—	—	—	1	1
30	Mohács-Fünfkirchener E.	—	1	—	—	1
31	Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—
32	Oesterr.-Ungar. Staats-E.-G. Wien	—	—	—	4	4
33	Oesterr.-Ungar. Staats-E.-G. Budapest	1	—	1	4	6
34	K. K. Gen.-Direkt. d. Oesterr. Staatsbahnen	4	—	—	7	11
35	Südbahn-G.	1	—	—	4	5
36	Süd-Norddeutsche Verb.-B.	—	—	—	2	2
37	Erste Ungar.-Galiz. E.	—	—	—	—	—
38	Ungar. Nordostbahn	—	—	—	1	1
39	Kgl. Ungar. Staats-E.	—	6	—	9	15
40	Ungar. Westbahn	—	—	—	1	1
41	Holländische E.	1	—	—	—	1
42	Niederländ. Staatsb.	6	—	—	—	6
43	Grand Central Belge	1	1	—	8	10
44	Nord-Brabant-Deutsche E.-G.	1	—	—	—	1
45	Kgl. Rumänische E.	—	3	1	4	8
	Totalsumma	35	28	3	96	162

*) Davon 1 Bruch gemeldet von der K. E.-D. Erfurt.

Gegenüber dem Vorjahr, in welchem die Zahl der Achsbrüche

bei Lokomotiven	19
„ Tendern	35
„ Personenwagen	3
„ Güterwagen	100
zusammen	157

betragen hat, ist sonach im allgemeinen eine Steigerung um 5 eingetreten. An dieser Steigerung haben zunächst nur die Lokomotivachsen partizipirt, während speziell bei den Tenderachsen eine Verminderung um 7, bei den Güterwagen-Achsen eine solche um 4 stattgefunden hat.

In Bezug auf die Zeit, während welcher die vorgenannten Brüche stattgefunden haben oder entdeckt worden sind, ergibt sich folgendes:

im Monat	Brüche bei Lokomotiven	bei Tendern	bei Personenwagen	bei Güterwagen	Zusammen
Januar	3	1	—	9	13
Februar	1	1	—	3	5
März	2	2	—	5	9
April	3	2	—	7	12
Mai	4	4	—	8	16
Juni	3	3	—	6	12
Juli	4	4	—	17	25
August	1	2	1	5	9
September	2	1	—	8	11
Oktober	6	3	—	12	21
November	2	3	1	5	11
Dezember	4	2	1	11	18
	35	28	3	96	162

Hiernach sind in den Sommermonaten April bis inklusive September 85, in den Wintermonaten dagegen nur 77 Brüche vorgekommen. Dass die ungünstige Jahreszeit einen grösseren Einfluss auf die Achsbrüche ausübt, kann also auch in diesem Jahre nicht konstatirt werden.

Benutzungsdauer der gebrochenen Achsen. Deren Kilometerzahl und Belastung.

Namen der Eigenthumsbahn und des Fahrzeugs		Es entfällt auf eine gebr. Achse im Durchschnitte: als Benutzungsdauer			als zurückgelegter Weg		als Belastung		Bemerkungen.
		J.	M.	T.	im Ganzen km	seit der letzten Revision km	bei normaler Benutzung kg	zur Zeit des Bruches kg	
1		2			3	4	5	6	7
K. E.-D. Altona	Lokomotiven	20	6	4	484 762	4 845	10 850	10 850	1 Treibachse.
Kgl. Bayerische Staatseisenb.	Lokomotiven	14	—	12	284 993	27 020	11 519	11 519	8 Treibachsen.
	Tender	32	1	—	—	63 472	5 000	4 830	1 Bremsachse.
	Wagen	20	3	—	432 990	21 735	6 793	5 321	14 Bremsachsen.
K. E.-D. Berlin	Lokomotiven	12	—	—	343 432	—	11 626	11 626	2 Treibachsen. 1 Laufachse.
	Tender	26	—	—	655 168	2 128	6 400	6 400	1 Bremsachse.
	Wagen	16	—	—	—	—	—	—	
Braunschweig. E.	Lokomotiven	14	4	9	441 934	22 475	11 900	11 900	2 Treibachsen.
K. E.-D. Breslau	Lokomotiven	15	2	25	334 855	34 207	11 497	11 497	2 Treibachsen.
	Wagen	34	1	15	—	—	—	—	1 Bremsachse.
K. E.-D. Bromberg	Tender	14	9	7	296 106	12 173	7 650	7 650	1 Bremsachse.
K. E.-D. Elberfeld	Wagen	12	2	—	201 348	21 379	—	—	2 Bremsachsen.
K. E.-D. Erfurt	Tender	—	—	—	—	—	—	—	1 Bremsachse.
	Wagen	21	—	—	—	—	—	—	
K. E.-D. Frankfurt a/M.	Tender	10	—	—	—	42 543	7 300	5 800	1 Bremsachse.
Hess. Ludwigs-B.	Lokomotiven	11	10	13	261 153	10 266	10 800	10 800	1 Treibachse.
K. E.-D. Köln (linksrh.)	Tender	26	—	—	329 402	35 451	6 316	5 266	3 Bremsachsen.
	Wagen	—	—	—	—	—	6 801	6 801	
K. E.-D. Köln (rechtsrh.)	Tender	18	1	20	—	—	8 930	8 930	1 Bremsachse.
	Wagen	7	8	18	—	—	—	—	1 Bremsachse.
Lübeck-Büchen	Lokomotiven	19	7	23	480 522	18 943	13 650	13 650	1 Treibachse.
K. E.-D. Magdeburg	Tender	14	1	25	461 040	45 103	8 488	8 155	1 Bremsachse.
	Wagen	21	—	—	—	—	5 500	5 000	
Kgl. Württemb. Staats-E.	Wagen	14	—	—	—	—	—	—	3 Bremsachsen.
Alföld-Fiumaner B.	Lokomotiven	15	—	—	—	—	9 250	9 250	1 Laufachse.
Aussig-Teplitzer E.	Tender	4	1	10	—	10 326	6 030	5 100	1 Bremsachse.
	Wagen	10	—	—	—	—	7 000	7 000	
Böhm. Nordbahn	Tender	18	5	—	392 800	12 023	6 500	5 400	5 Bremsachsen.
	Wagen	14	—	—	—	—	7 000	7 000	
Kais. Ferd.-Nordb.	Wagen	17	3	14	270 174	8 498	7 218	7 218	
Lemb.-Czernow.-Jassy Oesterr. L	Lokomotiven	18	—	—	—	3 936	9 800	9 800	1 Treibachse.
	Wagen	15	—	—	—	—	6 906	6 933	
dto. Rumän. L.	Wagen	10	4	2	—	3 670	7 103	7 103	
Mohács-Fünfkirchener E.	Tender	24	7	11	197 585	22 278	6 560	5 817	1 Bremsachse.
Oesterr.-Ungar. Staats-E.-G. Wien	Wagen	22	5	—	—	—	5 252	4 409	2 Bremsachsen.
dto. Budapest	Lokomotiven	—	—	—	—	2 210	6 600	6 600	1 Treibachse.
	Wagen	24	—	—	—	—	5 275	4 778	1 Bremsachse.
K. K. Oesterr. Staatsbahnen	Lokomotiven	16	10	—	—	—	12 032	11 912	4 Treibachsen.
	Wagen	13	—	—	—	—	7 064	7 064	3 Bremsachsen.
Südbahn	Lokomotiven	25	—	—	902 757	16 667	12 500	12 500	1 Treibachse.
	Wagen	23	—	—	—	—	6 918	6 954	4 Bremsachsen.
Südnordd. Verb.-B.	Wagen	27	—	—	—	—	6 584	6 584	
Ungar. Nordostb.	Wagen	8	10	9	250 000	14 000	5 000	—	
Königl. Ungar. Staatseisenbahnen	Tender	22	8	—	—	—	8 059	7 402	6 Bremsachsen.
	Wagen	19	5	—	—	—	8 049	7 137	1 Bremsachse.
Ungar. Westbahn	Wagen	12	8	11	418 634	45 922	8 400	8 503	1 Bremsachse.
Holländische E.	Lokomotiven	25	9	17	266 476	—	8 620	8 620	1 Laufachse.
Niederl. Staatsb.	Lokomotiven	8	2	—	244 000	12 450	12 736	12 736	6 Treibachsen.
Grand Central Belge	Locomotiven	1	8	—	—	—	10 900	—	1 Treibachse.
	Tender	—	—	—	—	—	6 610	6 610	1 Bremsachse.
	Wagen	—	—	—	—	—	—	—	1 Bremsachse.
Nord-Brabant-D. E.	Lokomotiven	6	2	13	265 525	27 263	10 080	10 600	1 Treibachse.
Königl. Rumän. E.	Tender	—	—	—	—	—	11 250	—	3 Bremsachsen.
	Wagen	—	—	—	—	—	5 483	5 483	2 Bremsachsen.

Hieraus ergibt sich als mittlere Benutzungsdauer der im Jahre 1884 gebrochenen Achsen
bei den Lokomotiven 14 Jahre 11 Monate 14 Tage,
bei den Tendern 19 „ 2 „ 4 „ und
bei den Wagen 17 „ 1 „ 20 „
Im Vorjahre haben die Ziffern betragen:
bei den Lokomotiven 14 Jahre 8 Monate — Tage,
bei den Tendern 14 „ 7 „ 25 „
bei den Wagen 15 „ — „ 7 „
Die mittlere Benutzungsdauer ist daher bei allen Achsgattungen gestiegen.

Ferner ergibt sich als die pro Achse durchschnittlich bis zum Bruche zurückgelegte Kilometerzahl:
bei den Lokomotiven 391 855 km (gegen 346 689 des Vorjahres)
bei den Tendern 388 683 km („ 318 428 „ „)
bei den Wagen 350 990 km („ 340 093 „ „)

Es ist sonach auch der von den gebrochenen Achsen aller Fahrzeuge durchschnittlich zurückgelegte Weg gegenüber dem des Vorjahres erheblich gewachsen.

Als Maximalleistung in dieser Hinsicht sind zu verzeichnen:
bei Lokomotiven eine Treibachse aus Schmiedeeisen einer Lokomotive mit 4 gekuppelten Rädern der Südbahn mit 902 757 Kilometer,
bei Tendern eine Achse (ohne Angabe des Materials) der Kgl. Eisenb.-Direktion Berlin gehörig mit 655 168 km,
bei Wagen eine Achse aus Schmiedeeisen von einem offenen Güterwagen der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen mit 563 494 Kilometer.

Seit der letzten Revision haben die Achsen im Durchschnitte zurückgelegt:
bei den Lokomotiven 17 807 km (gegen 16 180 km)
„ „ Tendern 27 056 „ („ 21 129 „) und
„ „ Wagen 23 176 „ („ 11 224 „)

Hiervon haben im Maximum seit der letzten Revision zurückgelegt:
eine Treibachse aus Gussstahl einer dreifach gekuppelten Güterzugs-Lokomotive der Kgl. Eisenb.-Direktion Breslau mit 57 232 km,

eine Achse aus Schmiedeeisen einer 3 achsigen Tenderlokomotive der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen mit 63 472 km, und
eine Achse aus Flussstahl zu einem gedeckten Güterwagen der Ungarischen Westbahn gehörig mit 45 922 km.

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen:

	bei normaler Belastung	zur Zeit des Bruches
für eine Lokomotivachse . . .	11 680	11 671
„ „ Tenderachse	7 021	6 436
„ „ Wagenachse . . .	6 703	6 458

In 10 Fällen waren die gebrochenen Achsen zur Zeit des Bruches mehr belastet als bei normaler Benutzung, und zwar hat die Mehrbelastung pro Achse im Durchschnitte 3,7 pCt. betragen.

Von den gebrochenen Achsen waren ferner bei den Lokomotiven 32 Treib- und 3 Laufachsen.

An Bremsachsen waren bei Tendern 27 = 96 pCt. und bei Wagen 33 = 33 pCt.

Fabrikanten, Materiale und Alter der gebrochenen Achsen.

Name der Fabrikanten	Zahl der Achsen aus					Summe der Achsen
	Schmiedeisen	Puddelstahl	Bessemer Stahl	Gusstahl	unbekanntem Material	
Lokomotiven.						
Beyer, Peacock & Cp. Manchester	1	—	—	—	—	1
Bochumer Verein	—	—	—	1	—	1
Borsig	1	—	—	—	—	1
Haswell in Wien	1	—	—	—	—	1
Krupp in Essen	—	—	—	11	—	11
Maffei	1	—	—	—	—	1
Oberbilker Stahlwerk . .	—	—	1	—	—	1
Sigl in Wien	3	—	2	1	—	6
Vickers & S., Sheffield . .	—	—	—	6	—	6
Vulcan in Stettin	1	—	—	—	—	1
Unbekannt	2	—	—	3	—	5
Zusammen	10	—	3	22	—	35
Tender.						
Borsig	2	1	—	2	1	6
Haswell	—	—	—	1	—	1
Maffei	2	—	—	—	—	2
Neuberger Eisenwerk . .	—	—	1	—	—	1
Prevali Eisenwerk . . .	2	—	—	—	—	2
Stefanauer Eisenwerk . .	4	—	—	—	—	4
Wasseralfingen Hüttenwerk	1	—	—	—	—	1
Witkowitzer Eisenwerk .	—	—	—	1	—	1
Unbekannt	4	—	—	2	4	10
Zusammen	15	1	1	6	5	28
Wagen.						
Bochumer Verein	—	—	—	1	—	1
Borsig	2	—	—	—	—	2
Falkenroth & Cp. in Haspe	—	—	—	1	—	1
Ganz & Cp. in Budapest .	1	—	—	—	—	1
Grafenberger Stahlfabrik .	—	—	—	1	—	1
Hoesch & Sohn	1	—	—	—	—	1
Hörder Hüttenverein . .	—	—	1	—	—	1
Klett & Cp.	3	—	—	—	—	3
Maxhütte bei Haidhof . .	14	—	—	—	—	14
Maffei	2	—	—	—	—	2
Lloyd Fosters & Cp. . .	1	—	—	—	—	1
Phönix in Laar	4	1	1	—	—	6
Owens in England . . .	2	—	—	—	—	2
Prevali Eisenwerk . . .	12	—	—	—	—	12
Reschitza Eisenwerk . .	1	—	3	—	—	4
Ruetz & Cp.	2	—	—	—	—	2
Ruffer & Cp., Breslau . .	2	—	—	—	—	2
Ruhrorter Stahlwerk . .	—	—	—	1	—	1
Stefanauer Eisenwerk . .	1	—	—	—	—	1
Teplitzer Eisenwerk . . .	1	—	1	—	—	2
Ternitzer Eisenwerk . .	—	—	1	—	—	1
Wasseralfingen Hüttenwerk	9	—	—	—	—	9
Wednesbury	1	—	—	—	—	1
Witkowitzer Eisenwerk .	2	—	1	—	—	3
Zeltweger Eisenwerk . .	6	—	1	—	—	7
Unbekannt	11	—	2	2	3	18
Zusammen	78	1	11	6	3	99
Totale	103	2	15	34	8	162

Hieraus ergibt sich sonach, dass 67 pCt. Eisenachsen und 33 pCt. Stahlachsen gebrochen waren; im Vorjahr haben diese Zahlen 77 pCt. beziehentl. 23 pCt. betragen.

Werden die Eisen- und Stahlachsen nach ihrem Alter geordnet, so ergibt sich folgende Zusammenstellung:

	Eisenachsen	Stahlachsen
Es waren über 1 Jahr alt	—	1
„ 2 Jahre „	—	1
„ 3 „ „	—	2
„ 4 „ „	—	1
„ 5 „ „	—	4
„ 6 „ „	1	2
„ 7 „ „	—	2
„ 8 „ „	—	2
„ 9 „ „	—	1
„ 10 „ „	4	8
„ 11 „ „	1	4
„ 12 „ „	—	1
„ 13 „ „	3	4
„ 14 „ „	6	1
„ 15 „ „	3	2
„ 16 „ „	7	3
„ 17 „ „	4	1
„ 18 „ „	6	1
„ 19 „ „	10	—
„ 20 „ „	2	3
„ 21 „ „	4	—
„ 22 „ „	11	1
„ 23 „ „	7	—
„ 24 „ „	2	—
„ 25 „ „	2	2
„ 26 „ „	2	—
„ 27 „ „	8	—
„ 28 „ „	1	—
„ 29 „ „	3	—
„ 30 „ „	1	—
„ 31 „ „	1	—
„ 32 „ „	1	—
Alter nicht angegeben	13	4
	103	51
	154	
Achsen, bei welchem Alter und Material nicht angegeben war	8	
	162	

Unter den Eisenachsen hatte die kürzeste Dauer, und zwar von 6 Jahren, eine von Hoesch & Söhne gelieferte Achse aus Feinkorneisen eines zweiachsigen Güterwagens der Königlichen Eisenbahn-Direktion Köln (linksrh.); der im Schenkel erfolgte Bruch war bei der Revision entdeckt worden. Die älteste Eisenachse, mit 32 Jahren, war eine Achse unbekannten Ursprungs, zu einem 3 achsigen Tender der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen gehörig. Der Bruch, welcher beim Einfahren in eine Station stattgefunden hatte, war im Schenkel erfolgt, und war auf dem ganzen Umfange des Schenkels ein alter Anbruch konstatirt worden.

Unter den Stahlachsen war die jüngste, und zwar mit 1 Jahr 8 Monaten, eine von Vickers & S. in Sheffield gelieferte Gussstahlachse einer Lokomotive der Grand Central Belge, während die älteste Stahlachse mit 25 Jahren 9 Monaten und 17 Tagen eine von Krupp in Essen gelieferte Tiegelgussstahlachse eines Güterwagens der Holländischen Eisenbahn war. Bei derselben war der Bruch nahe an der Innenseite der Nabe erfolgt und war ein alter Anbruch nicht konstatirt worden.

Die Geschwindigkeit, mit welcher die zugehörigen Fahrzeuge vorzugsweise gelaufen sind, sowie die Gattung des Zuges, sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich.

Geschwindigkeit in Kilometern	In Eilzügen	In Personenzügen	In gemischten Zügen	In Güterzügen	In Materialzügen	Während des Verschiebens	Ohne Angabe	
15	—	—	—	1	—	—	—	
20	—	—	—	33	3	—	—	
25	—	2	2	20	1	—	—	
30	—	—	3	45	1	—	—	
35	—	—	1	—	—	—	—	
40	—	2	1	3	—	—	—	
45	—	1	—	7	—	—	—	
50	—	3	—	—	—	—	—	
60	1	6	—	—	—	—	—	
65	—	1	—	—	—	—	—	
70	2	—	—	—	—	—	—	
Verschieben	—	—	—	—	—	2	—	
Ohne Angabe	2	3	1	6	—	—	9	
Summa	5	18	8	115	5	[illegible]	9	[illegible]

Von den im Jahre 1884 vorgekommenen Achsbrüchen waren hiernach 31 = 20 pCt. bei den Personen befördernden Zügen vorgekommen, während im Vorjahr die analoge Zahl 40 = 27 pCt. betragen hat.

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung ist ersichtlich, bei welcher Gelegenheit die einzelnen Achsen gebrochen waren.

	Lokomotiven	Tender	Personenwagen	Güterwagen	Summa
Bei voller Fahrt auf der Strecke	16	9	1	46	72
Beim Durchfahren eines Bahnhofes	16	10	—	24	50
Beim Verschieben	—	2	—	3	5
Bei Revision	2	5	—	11	18
Bei einem Zusammenstosse . .	—	—	2	—	2
Bei einer Entgleisung	1	2	—	2	5
Ohne Angabe	—	—	—	10	10
Zusammen	35	28	3	96	162

Die meisten Brüche sind sonach vorgekommen:
bei voller Fahrt auf der Strecke mit . . . 44 pCt.
(gegen 50 pCt. des Vorjahres)
und beim Durchfahren eines Bahnhofes mit 30 „
(gegen 24 pCt. des Vorjahres).

Bruchstelle und Beschaffenheit der Bruchfläche.

Fahrzeug	Beschaffenheit der Bruchfläche	Bruchstelle: im Achsschenkel	an der Innenseite der Nabe	in der Nabe selbst	gegen die Achsmitte	in der Achsmitte	ohne Angabe	Zahl der Brüche
Bei den Stahlachsen:								
Lokomotive	frisch gebrochen	—	—	—	2	—	—	2
	weniger als $1/3$ alter Bruch .	1	1	—	1	—	—	3
	mehr als $1/3$ alter alter Bruch .	10	1	1	—	—	—	12
	ohne Angabe . .	—	—	—	—	—	6	6
	verrieben . . .	2	—	—	—	—	—	2
Tender . .	frisch gebrochen	1	—	—	—	—	—	1
	weniger als $1/3$ alter Bruch .	1	1	—	—	—	—	2
	mehr als $1/3$ alter Bruch. . . .	2	1	—	—	—	—	3
	ohne Ausgabe .	2	—	—	—	—	—	2
Wagen . .	frisch gebrochen	5	1	—	1	3	—	10
	weniger als $1/3$ alter Bruch .	—	2	—	—	—	—	2
	mehr als $1/3$ alter Bruch. . . .	1	1	—	—	—	—	2
	ohne Angabe .	4	—	—	—	—	—	4
Zusammen	frisch gebrochen	6	1	—	3	3	—	13
	weniger als $1/3$ Bruch. . . .	2	4	—	1	—	—	7
	mehr als $1/3$ alter alter Bruch .	13	3	1	—	—	—	17
	ohne Angabe .	6	—	—	—	—	6	12
	verrieben . . .	2	—	—	—	—	—	2
Bei den Eisenachsen:								
Lokomotive	frisch gebrochen	—	—	—	1	—	—	1
	weniger als $1/3$ alter Bruch .	2	—	—	—	—	—	2
	mehr als $1/3$ alter Bruch . . .	4	2	—	—	—	—	6
	ohne Angabe .	—	—	—	—	—	1	1
Tender . .	frisch gebrochen	—	—	—	—	—	—	—
	weniger als $1/3$ alter Bruch .	1	1	—	—	—	—	2
	mehr als $1/3$ alter Bruch . . .	4	3	—	—	—	—	7
	ohne Angabe .	3	1	—	—	—	—	4
	verrieben . . .	1	1	—	—	—	—	2
Wagen . .	frisch gebrochen	4	—	—	—	4	—	8
	weniger als $1/3$ alter Bruch .	12	3	3	—	—	—	18
	mehr als $1/3$ alter Bruch . . .	17	5	14	1	—	—	37
	ohne Angabe .	6	1	2	—	—	—	9
	verrieben . . .	3	—	3	—	—	—	6
Zusammen .	frisch gebrochen	4	—	—	1	4	—	9
	weniger als $1/3$ alter Bruch .	15	4	3	—	—	—	22
	mehr als $1/3$ alter Bruch . . .	25	10	14	1	—	—	50
	ohne Angabe .	9	2	2	—	—	1	14
	verrieben . . .	4	1	3	—	—	—	8
Bei den Achsen aus unbekanntem Material:								
Tender . .	frisch gebrochen	1	—	—	—	—	—	1
	mehr als $1/3$ alter Bruch . . .	—	—	—	—	—	—	—
	verrieben . . .	—	1	—	—	—	—	1
	ohne Angabe .	1	—	—	—	—	—	1
Wagen . .	frisch gebrochen	2	—	—	—	—	—	2
	mehr als $1/3$ alter Bruch . . .	3	—	—	—	—	—	3

Es fanden also Achsbrüche statt:
im Achsschenkel . 93 = 57 pCt. (gegen 49 pCt. des Vorjahres)
an der Innenseite der Nabe . . . . 26 = 16 „ („ 16 „ „ „)
in der Nabe selbst . 23 = 14 „ („ 28 „ „ „)
gegen die Achsmitte 6 = 3 „ („ 3 „ „ „)
in der Achsmitte . 7 = 4 „ („ 1 „ „ „)
ohne Angabe der Bruchstelle . . . 7

Was ferner die Beschaffenheit der Bruchflächen anbelangt so hatten von den gebrochenen Achsen:
frische Brüche . . 25 = 15 pCt. (gegen 16 pCt. des Vorjahres)
geringe alte Anbrüche . . . . 29 = 18 „ („ 26 „ „ „)
bedeutendere alte Anbrüche . . . 70 = 43 „ („ 35 „ „ „)
eine verriebene Bruchfläche . . . 11 = 7 „ („ 13 „ „ „)
Bei 27 = 17 „ war eine nähere Bezeichnung der Bruchflächen nicht angegeben.

Speziell bei den Stahlachsen hatten:
13 = 25 pCt. frische Brüche
7 = 14 „ geringe Anbrüche und
17 = 35 „ bedeutendere Anbrüche.

Ursachen der Brüche.

Die Ursachen der Brüche, wie sie theils aus den Achsbruchtabellen selbst, theils aus den Aufzeichnungen und dem Vergleiche der Daten entnommen werden konnten, stellen sich wie folgt:

		Fehler im Materiale	Schlechte Anarbeitung	Alter Bruch, der zu entdecken war	Alter Bruch, der nicht zu entdecken war	Zusammenstoss	Entgleisung	Heisslaufen	Unbekannt	Summa
Lokomotiven .	Eisen	4	—	1	2	—	—	—	3	10
	Stahl	—	—	8	8	—	—	—	9	25
Tender . . .	Eisen	7	—	4	1	—	—	—	3	15
	Stahl	1	—	2	4	—	1	—	—	8
Wagen. . . .	Eisen	17	16	22	10	1	—	3	9	78
	Stahl	5	1	2	—	—	—	—	10	18
Zusammen . .	Eisen	28	16	27	13	1	—	3	15	103
	Stahl	6	1	12	12	—	1	—	19	51
Achsen ohne Angabe des Materials . . .		—	—	—	—	—	—	—	8	8
Totale		34	17	39	25	1	1	3	42	162

Infolge von Fehlern im Materiale waren sonach 34 = 21 pCt. (gegen 11 pCt. des Vorjahres) Brüche entstanden, von welchen die grössere Zahl, 28, auf die Eisenachsen entfällt.

Was die Ursachen infolge fehlerhafter Anarbeitung anlangt, so waren bei 14 Eisenachsen die Brüche offenbar dem Umstande zuzuschreiben, dass die Achswelle in jenem Theile, welcher in der Nabe sitzt, von geringerem Durchmesser, und die Stelle, wo diese Verjüngung beginnt, zu scharf eingedreht war. Bei zwei Achsen (Eisen) waren die Achsschenkel von zu geringem Durchmesser gewählt. Bei der einen Achse aus Stahl ging der Bruch von den Keilnuthen aus, deren scharfkantige Form als Ursache anzusehen ist.

Die meisten Brüche, 39 = 24 pCt. (gegen 31 pCt. des Vorjahres) waren infolge alter Anbrüche entstanden, von welchen

viele durch eine genaue und rechtzeitige Untersuchung der Achsen hätten vermieden werden können.

Die Folgen der Brüche

sind durch die nachfolgenden Fälle veranschaulicht.

Zugsgattung	Zahl der Brüche	Fahrzeug	Beschädigung eines Fahrzeuges	Beschädigung mehrerer Fahrzeuge	Beschädigung der Bahn	Entgleisung	Entgleisung und Beschädigung von Fahrzeugen	Ohne Folgen	Ohne Angabe der Folgen
Eilzüge	5	Lokomotive	—	—	—	—	—	4	—
		Tender	—	—	—	—	—	1	—
Personenzüge	18	Lokomotive	—	—	—	—	—	1	3
		Tender	—	—	—	—	—	3	8
		Wagen	—	—	—	—	—	—	3
Gemischte Züge	8	Lokomotive	—	—		—	—	—	2
		Tender	—	—	—	1	—	1	1
		Wagen	—	—	—	—	—	2	1
Güterzüge	115	Lokomotive	—	—	—	—	—	9	16
		Tender	—	—	—	—	—	6	7
		Wagen	4	2	4	3	2	17	45
Materialzüge	5	Lokomotive	—	—	—	—	—	—	1
		Wagen	—	—	—	2	—	2	—
Verschieben	2	Tender	—	—	—	—	—	2	—
Ohne Angabe	9	Lokomotive	—	—	—	—	—	—	1
		Wagen	—	—	—	—	—	—	8
Zusammen	162	Lokomotive	—	—	—	—	—	14	23
		Tender	—	—	—	1	—	13	16
		Wagen	4	2	4	5	2	21	57
		Totale	4	2	4	6	2	48	96

II. Achs-Anbrüche.

Zahl der Anbrüche, die in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind und zu einer Auswechslung der betreffenden Achse geführt haben.

Lfd. No.	Eigenthumsbahn	Zahl angebrochener Achsen bei			
		Lokomotiven	Tendern	Wagen	Zusammen
1	K. E.-D. Altona	—	—	—	—
2	K. Bayer. Staatsbahnen	1	—	—	1
3	K. E.-D. Berlin	—	—	—	—
4	Berlin-Hamburger E.	—	—	1	1
5	Braunschweigische E.	—	—	—	—
6	K. E.-D. Breslau	—	—	—	—
7	K. E.-D. Bromberg	—	—	—	—
8	K. E.-D. Elberfeld	—	—	—	—
9	K. E.-D. Erfurt	—	—	—	—
10	K. E.-D. Frankfurt	4	—	—	4
11	K. E.-D. Hannover	—	1	—	1
12	Hessische Ludwigs-B.	—	—	—	—
13	K. E.-D. Köln (linksrh.)	—	—	—	—
14	K. E.-D. Köln (rechtsrh.)	1	6	—	7
15	Lübeck-Büchener E.	—	—	—	—
16	K. E.-D. Magdeburg	—	—	—	—
17	K. Sächs. Staatsbahnen	8	30	143	181
18	K. Württemberg. Staats-E.	—	—	250	250
19	Alföld-Fiumaner B.	12	4	1	17
20	Aussig-Teplitzer E.	—	—	—	—
21	Böhm. Nordbahn	—	—	—	—
22	Böhm. Westbahn	—	—	1	1
23	Buschtêhrader E.	—	—	1	1
24	Dux-Bodenbacher E.	—	—	1	1
25	Gal. Carl-Ludwig-B.	—	—	1	1
26	Graz-Köflacher E.	—	—	163	163
27	Kaiser Ferd.-Nordbahn	2	4	20	26
28	Lemberg-Czern.-Jassy E. Oesterr. L.	—	—	—	—
29	Lemberg-Czern.-Jassy E. Rum. L.	—	—	—	—
30	Mohács-Fünfkirchner E.	1	—	—	1
31	Oesterr. Nordwestbahn	—	—	1	1
32	Oesterr.-Ung. Staats-E.-G. Wien	3	—	5	8
33	Oesterr.-Ung. Staats-E.-G. Budapest	3	—	14	17
34	K. K. Gen.-Dir. der Oesterr. Staatsbahnen	7	7	109	123
35	Südbahn-G.	53	6	873	932
36	Südnorddeutsche Verb.-B.	—	2	—	2
37	Erste Ung.-Gal. E.	—	—	—	—
38	Ung. Nordostbahn	—	—	—	—
39	K. Ung. Staats-E.	3	6	2	11
40	Ung. Westbahn	—	—	—	—
41	Holländ. Staats-E.	—	—	—	—
42	Niederländ. Staatsb.	2	—	—	2
43	Grand Central Belge	—	1	—	1
44	Nord-Brabant-Deutsche E.-G.	—	—	—	—
45	K. Rum. E.	—	2	1	3
	Summa	100	69	1 587	1 756

Im Vorjahre haben diese Ziffern betragen bei den

Lokomotiven	85
Tendern	80
Wagen	1 315
	1 480

Es ist sonach die Zahl der im Jahre 1884 mit Anbrüchen befundenen Achsen um 18 pCt. gestiegen.

Was das Material der ausgewechselten Achsen anbelangt, so waren aus

Eisen	1 638 Stück
Gussstahl	38 „
Puddelstahl	14 „
Bessemerstahl	62 „
Flussstahl	4 „
	1 756 Stück

Sonach waren von den fehlerhaften Achsen 7 pCt. aus Stahl und 93 pCt. aus Eisen; im Vorjahre waren die gleichen Prozentsätze zu verzeichnen.

In Betreff der Stelle, an welcher die Anbrüche vorgekommen sind, ergibt sich, insoweit dieselbe aus den Aufzeichnungen zu entnehmen war, folgendes:

	Bei Lokomotiven	Bei Tendern und Wagen
im Lagerschenkel	14	245
an der Kurbel	6	—
am Kurbelhalse	5	—
an der Innenseite der Nabe	11	8
in der Nabe selbst	47	1 280
anderwärts	4	11
nicht näher angegeben	13	112
	100	1 656
	1 756	

Die fehlerhaften Achsen nach Jahren der Benutzung geordnet, gibt folgendes:

Es waren	Achsen aus Eisen	aus Stahl
2 Jahre alt	—	2
6 „ „	—	1
7 „ „	—	2
9 „ „	—	2
10 „ „	1	2
11 „ „	70	3
12 „ „	69	5
13 „ „	29	3
14 „ „	22	5
15 „ „	115	—
16 „ „	50	1
17 „ „	230	5
18 „ „	91	9
19 „ „	7	13
20 „ „	45	12
21 „ „	32	1
22 „ „	496	—
23 „ „	69	—
24 „ „	61	1
25 „ „	42	1
26 „ „	8	—
27 „ „	2	2
28 „ „	17	—
29 „ „	7	—
30 „ „	6	—
31 „ „	3	—
unbekannt „ „	166	48
	1 638	118
	1 756	

(Schluss folgt.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. August 1885 wird die zur Zeit nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Ossmannstedt für den Eil- und Stück-Güterverkehr eröffnet. Gleichzeitig tritt zum Gütertarife, Theil II für den Lokal- und direkten Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn der Nachtrag XVII in Kraft, durch welchen Eil- und Stückgutsätze für die Haltestelle Ossmannstedt eingeführt werden.

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 20. Juli 1885. (1606)
Königliche Eisenbahn-Direktion
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

II. Güterverkehr.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. August cr. neuen Stils gelten die im XV. resp. XVIII. Nachtrag zum Deutsch - Russischen Verband - Gütertarif enthaltenen Ausnahme - Frachtsätze für Eier auch für die Artikel „Eigelb und Eiweiss.“

Bromberg, den 25. Juli 1885. (1607J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarifheft 3 in Kraft, welcher theilweise veränderte Frachtsätze für die Prinz Heinrich-Bahnstation Diekirch enthält. Der Nachtrag wird an die Besitzer des Hauptarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 29. Juli 1885. (1608)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft 2 in Kraft, welcher theilweise veränderte Frachtsätze für die Prinz Heinrich-Bahnstation Diekirch sowie Aufnahme der diesseitigen Stationen Wengerohr und Wittlich enthält. Der Nachtrag wird an die Besitzer des Hauptarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 29. Juli 1885. (1609)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober dieses Jahres treten die direkten Frachtsätze zwischen Hanau, Höchst und Wiesbaden, Hessische Ludwigsbahn und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausser Kraft.

Erfurt, den 25. Juli 1885. (1610)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Vom 1. August d. J. ab ermässigen sich die folgenden Frachtsätze für Diekirch, Station der Prinz Heinrich-Bahn, im Tarifheft 4 vom 1. Juni 1883 Seite 7 auf nachstehende Beträge:

in Stückgut

von und nach Alzey von 32,18 auf 32,10 *M.*,

im Ausnahmetarif 1

von und nach: Alzey von 9,46 auf 9,40 *M.*, Lampertheim von 10,26 auf 10,20 *M.*, Mannheim (Neckarvorstadt) von 10,46 auf 10,40 *M.*, Monsheim von 9,26 auf 9,20 *M.*, Osthofen von 9,86 auf 9,80 *M.* und Worms von 9,66 auf 9,60 *M.*

Köln, den 26 Juli 1885 (1611)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Wir bringen zur Kenntniss, dass die in den am 1. August d. J. zur Einführung gelangenden Heften No. 1, 2 und 3 des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verband enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof auch im Verkehre zwischen den gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher, Dortmund - Gronau - Enscheder und Eisern-Siegener Eisenbahn andererseits insoweit Geltung haben, als nach dem Gütertarife vom 1. August 1884 und dem Holz-Ausnahmetarife vom 1. März 1884 für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verkehr direkte Frachtsätze bestehen.

Im Verkehre zwischen den in den Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. für den Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Verkehr vom 1. Februar 1884 nebst Nachträgen aufgenommenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen - Jülicher Eisenbahn einerseits und den Bayerischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof andererseits gelten für Kohlen- etc. Transporte die in den obengenannten Tarifheften des Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen Verbandes für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof vorgesehenen Frachtsätze des Spezialtarifs III unter Zuschlag der gewöhnlichen Zechen- bezw. Anschlussfrachten.

Soweit gemäss Vorstehendem Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Sätze noch bis zum 15. September d. J. in Kraft.

Ueber Einführung von Nachträgen zu den einzelnen Tarifen des Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehrs erfolgt besondere Bekanntmachung.

Köln, den 28. Juli 1885. (1612)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Vom 1. August d. Js. ab kommen für den Verkehr zwischen Braubach und Lindenbach einerseits und Neunkirchen b. Saarbrücken und Saarn (Dir.-Bez. Elberfeld) andererseits **Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz etc.** zur Einführung, deren Höhe bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 22. Juli 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direktion. (1613)

Die in dem vom 1. August cr. ab gültigen Heft 3 des Tarifs für den **Rheinisch-Westfälisch - Sächsischen Verband** enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn im Verkehr mit den Stationen der Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn werden auf den im Ost-Westdeutschen Verbande abzufertigenden Verkehr zwischen den Stationen Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn bezw. den vorgenannten Stationen der Niederländischen Staatsbahn mit der Massgabe übertragen, dass die anderweiten Frachtsätze, soweit solche Ermässigungen enthalten, mit dem 1. August cr., soweit sie dagegen Erhöhungen enthalten, mit dem 15. September cr. in Wirksamkeit treten.

Auskunft über die anderweiten Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Hannover, den 25. Juli 1885. (1614)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Die im Gütertarif, Heft No. 2, für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Eisenbahnverband vom 1. August d. J. enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Elsterwerda, Gera, Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz kommen, sofern dieselben niedriger sind, als die bisherigen Entfernungen, vom gleichen Zeitpunkte ab im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) - Erfurt einschliesslich Thüringische Privatbahnen für die gleichnamigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt bezw. der Weimar-Geraer Bahn und zwar für Leipzig Th. die Entfernungen u. s. w. für Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.) zur Anwendung.

Köln, den 29. Juli 1885. (1615)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Für Schwefelsäure von Station Griesheim a. M. der Hessischen Ludwigsbahn nach Station Märstetten der Schweizerischen Nordostbahn treten alsbald folgende Tarifsätze in Kraft:

für Sendungen von 5 000 kg 308 Cts.
„ „ 10 000 „ 278 „
pro 100 kg.

Karlsruhe, den 26. Juli 1885. (1616)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird der Frachtsatz für Getreide von Mannheim und Ludwigshafen nach Friedrichshafen via Konstanz in den Uebernahmetarifen vom 1. Oktober 1884 von 1,12 *M.* auf 1,08 *M.* pro 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 29. Juli 1885. (1617)
Generaldirektion.

Im Staatsbahnverkehr, sowie im Verkehr der Staatsbahnen mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen wird versuchsweise von jetzt an bis Ende dieses Jahres die **Fracht für Langeisen** (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen etc.), welches wegen des Gewichts oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs bezw. der Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg erhoben.

Hannover, den 25. Juli 1885. (1618)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. August d. Js. tritt für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen

nach Stationen der Galizischen Carl-Ludwigbahn und der Lokalbahn Jaroslau-Sokal, nach der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, der Oesterreich. Staatsbahnen (Galizischen Transversalbahn) und der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Von den im Tarif zu verschiedenen Kursständen der Oesterreich. Banknoten angegebenen Frachtsätzen kommen bis auf weiteres die Sätze für den Kursstand 160/165 zur Anwendung. Exemplare des Tarifes sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau zu beziehen.

Breslau, den 28. Juli 1885. (1619)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. August d. J. ab kommen direkte Frachtsätze des Spezialtarifs II bezw. der Klasse A 2 im Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks **Elberfeld** einerseits und der zwischen den Stationen Frellstedt und Helmstedt des **Direktionsbezirks Braunschweig** belegenen Haltestelle **„Grube Prinz Wilhelm“** andererseits zur Einführung.

Elberfeld, den 29. Juli 1885. (1620)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für den Transport von **grobem Packpapier** in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen, kommt, sofern Aufgabe mit direkten Frachtbriefen für Frankreich erfolgt, im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre vom 1. August d. J. ab für Lastau-Aschaffenburg transit ein Frachtsatz von 1,89 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 28. Juli 1885. (1621)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit 1./13. August 1885 tritt der ab 1./13. September 1884 gültige **Spezial-Exporttarif für Getreide etc.** von Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn ausser Kraft.

Der an dessen Stelle tretende neue Tarif wird separat publizirt werden.

Wien, den 28. Juli 1885. (1622)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen - Verkehr. Mit 15. August l. J. tritt der Nachtrag V zu Theil II Heft 2 des Seehafen-Ausnahmetarifes (Verkehr mit Oesterreich), enthaltend ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife No. 4 c (Stein- und Beinnüsse), 5 c (Baumwolle), 6 (Petroleum), Aufnahme des Artikels „Baumwollabfälle“ etc., ferner der Nachtrag IX zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil III (Verkehr mit Ungarn), enthaltend die Aufnahme des Artikels „Baumwollabfälle“ in Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I., Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1623 RM)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Biertransporte bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Bautzen nach Wien Oe. N. W. B. wird der ermässigte Frachtsatz von 2,78 ℳ pro 100 kg mit Gültigkeit 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte“ bis längstens Ende Dezember 1885 im Refaktiewege, zugestanden.

Wien, am 28. Juli 1885. (1624)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. August l. J. tritt ein Nachtrag I zum Tarife für den Galiz.-Wiener Gemeinschafts-Verkehr in Kraft und können Exemplare desselben bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Frachtsätze des Spezialtarif 1 b (Getreide);
2. Erweiterung des Ausnahmetarifes II (Eisen- und Eisenwaare);
3. Aenderungen der Frachtsätze und Bestimmungen des Ausnahmetarifes V (Petroleum);
4. Bestimmungen für die Tarifirung frischen Fleisches.

Wien, den 28. Juli 1885. (1625)

Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. August d. J. tritt zu unserem Lokal-Gütertarif vom 1. Juli 1878 der Nachtrag 8, enthaltend Frachtsätze für die Haltestelle Birthen in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst zum Preise von 10 ₰ zu haben.

Gennep, im Juli 1885. (1626)
Die Direktion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Vom 1. August cr. ab findet von und nach der Personenhaltestelle Ossmannstedt direkte Gepäckabfertigung auf die nach und von derselben zur Ausgabe kommenden Billets statt.

Näheres bei den betheiligten Billet- und Gepäckexpeditionen.

Erfurt, den 24. Juli 1885. (1627)
Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Submissionen.

Submission. Die Lieferung von
10 000 kg Flussstahl zu Tragfedern,
1 500 kg Rundkupfer,
3 000 kg Bonca-Zinn,
980 Stück eiserne Lokomotiv-Siederöhren,
34 Stück Radreifen aus Flussstahl für Lokomotiven und Tender,
200 Radreifen aus Flussstahl für Wagen
soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Lieferungsbedingungen liegen in dem Büreau der Werkstättenverwaltung hierselbst zur Einsicht aus, können auch von der letzteren gegen franko Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Metallwaaren“
bis zum Termine am
Freitag, den 14. August 1885, Vormittags 10 Uhr,
verschlossen und frankirt an die Werkstättenverwaltung einzusenden.

Braunschweig, den 28. Juli 1885. (1628)
Königliche Direktion der Braunschweig. Eisenbahn.

40° 250° 104° 118° 41° 128° 40° 155° 46° 203° 41° 41° 56°

Circuliröfen
Patent Hohenzollern No. 1136.

Diese Oefen werden für Werkstätten und Säle in 4 Grössen hergestellt und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes um 10° Cels. einer für

5000 cbm Inhalt mit 800 mm Durchm.
3500 „ „ „ 650 „ „
2000 „ „ „ 500 „ „
1000 „ „ „ 350 „ „

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und sind bereits weit über 1000 Stück im Betrieb.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei in Plagwitz-Leipzig.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

GEBR. KORTING
Hannover

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen.

Pulsometer „Körting“.

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer“.

Patent-Universal-Injectoren
mit *Speisewasser-Vorwärmer.*
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Federringe
einfache und doppelte
zu Schrauben-Sicherungen für Eisen-, Kohlen- und Pferdebahnen

fertigt als Specialität
Gustav Pickhardt,
Fabrik technischer Drahtwaaren
in Hagen i/W.

Zündstäbe
eigenes Fabrikat, für electrische Sprengungen mit Dynamit und Pulver, ohne Versager, sowie beste **Zündmaschinen** offerirt preiswerth.
Bergwerks-Direktor **Fr. Loegel,**
Breslau, Brüderstr. 4.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F.G. NEPTUN Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.
Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.
Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Locomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1400 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3600 Bogenlampen System Piette-Křižík und ca. 20000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Die
Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"
(vorm. William Benndorf)
Chemnitz
empfiehlt sich zur Lieferung ihrer:
Schraubenschneid - Support - Drehbänke nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**
ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:
Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.
Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 60. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 5. August 1885.

Die neuen Einrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

(Schluss aus No. 59.)

Was die neueren Einrichtungen für die Handhabung des Betriebes anbelangt, so sind hier als besonders hervorragend zu bezeichnen: die Verbesserungen an den Bremsen, die Regelung der Fahrgeschwindigkeit und die Sicherheitseinrichtungen für richtige Signal- und Weichenstellung. Bei der heutigen Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge, von denen die Schnellzüge bis zu 25 m in der Sekunde zurücklegen können, ist die erste Bedingung einer vollkommenen Bremseinrichtung die, dass alle Bremsen gleichzeitig mit voller Kraft in demselben Augenblick zur Wirkung kommen können, wo eine dem Zuge drohende Gefahr bemerkt wird. Mit der einfachen Handbremse lässt sich im gewöhnlichen Betriebe eine solche Wirkung niemals erreichen. Man strebte deshalb nach mechanischen Bremseinrichtungen und in England versuchte man, die Ueberleitung der Bremskraft auf elektrischem, hydraulischem und pneumatischem Wege zu bewirken. Man erkannte bald, dass die pneumatische Bremse zur Lösung der Frage sich am besten eignen würde, und waren denn auch schon am Schlusse des Jahres 1882 von 5 532 Lokomotiven 3 088 = 56 pCt. und von 46 100 Fahrzeugen für Personenzüge 30 429 = 66 pCt. mit Luftbremsen ausgerüstet. In Deutschland kam die Frage der durchgehenden Bremsen erst recht in Fluss, nachdem auf Veranlassung des Preussischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten im Jahre 1877 auf der Strecke Guntershausen-Kassel umfassende Versuche mit den bekannteren Bremssystemen unter Zuziehung der Patentinhaber angestellt worden waren. Nachdem eine Versammlung von Sachverständigen sich dahin ausgesprochen, dass für die dauernde Einführung auf den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen das System der durchgehenden, selbstthätigen Luftdruckbremse von Carpenter zu empfehlen sei, dass aber für die Nebenbahnen, auf denen mit den Personenzügen vielfach Güterwagen befördert werden müssen, die Heberlein'schen selbstthätigen Reibungsbremsen den Vorzug verdienen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Einführung der genannten Bremssysteme angeordnet; damit die Durchführung möglichst bald bewirkt werden könne, wurde in den Etats für die Jahre 1884/85 und 1885/86 eine Summe von je 600 000 ℳ zu diesem Zwecke vorgesehen.

Diese Entscheidung über die Einführung verbesserter Bremseinrichtungen ist von der grössten Bedeutung für die Erhöhung der Betriebssicherheit, für die Einschränkung von Unfällen in Anzahl und Folgen. Je leichter die gewaltige lebendige Kraft eines Schnellzuges durch die Hand des Lokomotivführers beherrscht wird, desto pünktlicher lässt sich die Dauer der Fahrt, die Zeit der Ankunft und der Abfahrt innehalten, desto regelmässiger werden sich die Zugverbindungen, Anschlüsse u. s. w. gestalten. Die neuen Bremsen gestatten ferner eine Verminderung des Bremspersonals, also eine Einschränkung der Betriebskosten, und es darf wohl mit Sicherheit erwartet werden, dass die Wirkung der genau stellbaren Bremsklötze auf den Verschleiss und das sonstige Verhalten der durch unregelmässiges Bremsen nachtheilig beanspruchten Radreifen eine besonders günstige sein wird. Auch für das Signalwesen werden Vereinfachungen möglich werden, denn wenn der Führer seinen in voller Fahrt begriffenen Zug auf 300 m zum Stehen bringen kann, während er früher 1 200 bis 1 500 m Weg nöthig hatte, so können die weit hinausgeschobenen und schwierig zu bedienenden Vorsignale in vielen Fällen eingezogen werden.

Seit etwa 10—12 Jahren ist die Eisenbahntechnik bemüht, Apparate zu erfinden, welche die Fahrgeschwindigkeit von Lokomotive und Zug selbstthätig derart zur Anschauung bringen, dass das Lokomotivpersonal über das Mass der Geschwindigkeit jederzeit unterrichtet ist und die betriebsleitenden Beamten in einfacher Weise nachträglich sich überzeugen können, ob die zulässige Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten worden ist. Eine derartige Möglichkeit der Uebersicht ist durch die „Elektrischen Kontaktapparate“ gegeben.

Die Kontaktapparate sind so eingerichtet, dass sie selbstthätig die Geschwindigkeit eines jeden die Bahnstrecke befahrenden Zuges auf elektrischem Wege in dem Büreau der zunächst abwärts gelegenen Station auf einem Papierstreifen darstellen. An der Aussenseite der Schiene sind in gewissen Abständen Stahlbügel angebracht, welche durch Spiralfedern in einer solchen Höhe neben dem Schienenkopf gehalten werden, dass jedes die Schiene berührende Rad den Bügel niederdrückt. Bei jedem Niedergang des Bügels wird in dem zu diesem Zweck vorbeiführenden Telegraphendraht ein elektrischer Strom erzeugt, der im Stationsbüreau auf einem über die Rolle eines Uhrwerks ab-

laufenden Papierstreifen einen Punkt erzeugt. Es erscheinen demnach auf dem Papierstreifen soviel Punkte in einer Gruppe vereinigt, wie der den Radtaster berührende Zug Achsen zählt. Der betriebsleitende Beamte hat auf dem beschriebenen Papierstreifen für jeden Zug den Beweis, ob die zur Wahrung der Betriebssicherheit ermässigte Fahrgeschwindigkeit innegehalten worden ist. Der Erfolg dieser Einrichtung wird als sehr günstig bezeichnet. Die Zugbewegung auf den mit Kontaktapparaten versehenen Strecken ist eine regelmässigere geworden, die Neigung der Lokomotivführer, beim Ersteigen einer Bergstrecke behufs Kohlenersparniss langsamer zu fahren und auf dem nachfolgenden Gefälle die verlorene Fahrzeit durch übermässig rasches Fahren wieder einzuholen, kann ungestraft nicht mehr aufkommen. Mit der Anlage dieser Apparate vor den Einfahrten besonders gefährdeter Bahnhöfe ist erreicht worden, dass auch solche Punkte mit ermässigter Geschwindigkeit von den auf dem Bahnhofe nicht haltenden Zügen durchfahren werden. Endlich bieten die Kontaktapparate ein Mittel, um auf der freien Strecke die Züge zu verfolgen und bei einem etwaigen Unfall von der Station aus die Stelle zu ermitteln, an der der Zug liegen geblieben ist. Die günstigen Ergebnisse haben die im Januar vorigen Jahres in Berlin tagende Versammlung von Preussischen Eisenbahntechnikern veranlasst, eine umfangreiche Anwendung der elektrischen Kontaktapparate an Stelle der anderen Geschwindigkeitsmesser dringend zu empfehlen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat infolge dessen angeordnet, dass mit der Einführung derartiger Apparate auf den Preussischen Staatsbahnen in grösserem Umfange vorgegangen werde, und es sind zu diesem Zwecke in den Etats für 1884/85 und 1885/86 Beträge von je 200 000 ℳ vorgesehen.

Für Personen- und Schnellzüge, welche die kleineren Bahnhöfe ohne Anhalten und die grossen von der Einfahrt bis zum Personenperron mit erheblicher Geschwindigkeit zu durchfahren pflegen, entstehen besondere Gefahren in den Weichenverbindungen zwischen Haupt- und Nebengleisen, wenn die Bedienung derselben nicht mit Sorgfalt erfolgt. Es ist deshalb wohl erklärlich, wenn man bei den Bestrebungen nach Erhöhung der Sicherheit es als eine der wichtigsten Aufgaben erachtete, an den Bahnhofseinfahrten den Betrieb durch mechanische Einrichtungen in einen genau umgrenzten Rahmen einzuspannen.

Die Frage der Weichensicherung bildete schon bei der Konferenz Sachverständiger im Jahre 1873 einen wichtigen Berathungsgegenstand. Es wurde damals hervorgehoben, dass die statistischen Ermittelungen der vorhergegangenen fünf Jahre eine erhebliche Zunahme derjenigen Unfälle erkennen liessen, welche in Weichen entstanden waren und besonders in solchen, deren Spitzen der Zugrichtung entgegen liegen. Die Nothwendigkeit, besondere Sicherheitsmassregeln gegen diese Vorkommnisse einzuführen, wurde allseitig anerkannt und in folgender Beschlussfassung zum Ausdruck gebracht: „Es sind Vorkehrungen zu treffen, die dem Stationsvorsteher die vollkommen sichere Disposition über die Stellung der in den Hauptgleisen gegen die Zungenspitze zu befahrenden Weichen und über die Einfahrtssignale gestattet.“

Der Ausführung dieses Beschlusses stand zunächst noch der Mangel einer geeigneten Einrichtung entgegen. Die Umstellung der Weiche zur richtigen Zeit und in zuverlässiger Weise blieb immer von dem Weichensteller abhängig.

Unterdess hatten die westlichen Bahnen mit grosser Ausdauer die Ausbildung derartiger mechanischer Apparate sich angelegen sein lassen und ausser einer Anzahl kleinerer in den eigenen Werkstätten hergestellter Einrichtungen an den Einfahrten der grösseren Bahnhöfe umfangreiche Sicherungsanlagen für Signal- und Weichenstellung zur Ausführung gebracht. Auf der ebenfalls die Betriebssicherheit behandelnden Konferenz vom 3. Januar 1883 konnte schon festgestellt werden, dass auf 389 Bahnhöfen der Staatsbahnen — einschliesslich der unterdess an den Staat übergegangenen Rheinischen und Bergisch-Märkischen Bahn — 842 Centralapparate ausgeführt waren. Für diejenigen Stationen der Staatsbahnen, deren Einfahrten durch grössere Apparate noch nicht gesichert waren, wurde angeordnet, dass — soweit es sich um Hauptbahnen handelt — auf Herstellung einer mechanischen Abhängigkeit zwischen den Einfahrtssignalen und Einfahrtsweichen Bedacht genommen werden solle. Diese letztere Einrichtung ist zur Zeit als nahezu überall durchgeführt zu erachten. Die weitere Anlage der grösseren Apparate unter Einbeziehung der sämmtlichen für die gesicherte Einfahrt in Betracht kommenden Weichen wird nichtsdestoweniger fortgesetzt; nachdem innerhalb der letzten sechs Jahre über 2 Mill. Mark aufgewendet waren, sind in den Etatsjahren 1884/85 und 1885/86 wiederum je 800 000 ℳ zu diesem Zweck bereit gestellt.

Wenn man erwägt, dass von diesen Anlagen, die eine falsche Stellung der einbezogenen Weichen unmöglich machen, vor acht Jahren auf Deutschen, also auf den Preussischen Bahnen noch nichts vorhanden war, so lässt sich ermessen, in wie hervorragender Weise die aus der Bedienung der Weichen und Signale für die Züge entstehenden Gefahren heute eingeschränkt sind.

Es gab eine Zeit — und sie liegt noch nicht weit hinter uns —, in welcher der Deutsche in seiner wenig lobenswerthen Neigung, die Einrichtungen des eigenen Landes zu bemängeln, die Englischen Eisenbahnen als Musteranstalten hinzustellen liebte. Heute gibt schon jeder vorurtheilsfreie Reisende zu, dass die Deutschen Eisenbahnen hinsichtlich der Bequemlichkeit der Fahrzeuge, der Zweckmässigkeit der Stationseinrichtungen, der Aufmerksamkeit der Beamten, der Fürsorge der Verwaltung zur Belehrung des Publikums, von keiner ausländischen Bahn erreicht, geschweige denn übertroffen werden. Aehnliche Vorzüge lassen sich jetzt auch für die Betriebssicherheit der Deutschen Bahnen in Anspruch nehmen. Es ist nicht in Abrede zu stellen, dass die Englischen Eisenbahnen, gedrängt durch den bei ihnen schnell anwachsenden Verkehr, unterstützt durch reichliche Geldmittel und durch ein frühzeitig ausgebildetes gut geschultes Personal von Betriebstechnikern, eine Anzahl der wichtigeren Erfindungen für die Erhöhung der Betriebssicherheit zuerst nutzbar gemacht haben. Die Deutschen Bahnen sind aber während der letzten zehn Jahre auf diesem Gebiete rasch nachgefolgt, sie haben manche Anregungen von den Englischen Einrichtungen erhalten, dieselben weiter durchgebildet und namentlich in der Zuverlässigkeit der technischen Ausführung ihre Vorbilder vielfach überholt. Was aber die Deutschen Eisenbahnen vor allen andern jetzt schon voraushaben, ist das nach weiten Gesichtspunkten angelegte und gleichmässig geförderte System, mit welchem die Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes unausgesetzt verfolgt wird.

Aus dem Deutschen Reich.

Die finanziellen Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung in Preussen.

Nach dem Etat pro 1885/86 übersteigen die Einnahmen der Staatsbahnen mit 678 Millionen Mark die Hälfte der gesammten Einnahmen des Preussischen Staates (1 235,6 Millionen Mark) und den vollen Betrag der Einnahmen des Deutschen Reichs (621 Millionen Mark). Bei diesem Schwergewicht der Eisenbahnen im Staatshaushalt erklärt es sich leicht, dass das Interesse für die Frage nach den finanziellen Ergebnissen der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung ein sehr bedeutendes, während eine sachliche Prüfung in eben dem Masse schwieriger geworden ist, denn der Preussische Eisenbahnetat ist jetzt ungefähr so umfangreich, als früher der ganze Preussische Etat, einen Band von 527 Seiten füllend. Sehr erfreulich ist es deshalb, dass der Geh. Regierungsrath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr. Dückers in dem von Prof. G. Schanz in Würzburg herausgegebenen „Finanzarchiv“ eine Privatarbeit erscheinen lässt, worin er in sehr verdienstlicher Weise durch fortlaufende Vergleichung der Etatsvoranschläge für die Jahre 1884/85 und 1885/86 unter gelegentlicher Bezugnahme auf die Ergebnisse der vorangegangenen Betriebsjahre eine breitere Grundlage für die Beurtheilung der Preussischen Staatsbahnen bietet, indem er unter möglichst übersichtlicher Gruppirung der in Betracht kommenden Hauptziffern diejenigen Momente hervorhebt, welchen ein massgebender Einfluss auf die Gestaltung der Ergebnisse beizumessen ist. Die Studie von Dr. Dückers ist in der That sehr interessant. Gleich bei Beginn tritt eine recht frappirende Thatsache hervor, nämlich dass die Ausgaben in den 3 letzten Jahren stärker gewachsen sind als die Einnahmen. Dückers erklärt mit Recht, dass gerade das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen den zutreffendsten Massstab der Wirthschaftlichkeit des Betriebes und der Zweckmässigkeit der Verwaltung bildet und man begreift, wenn er mit grosser Sorgfalt den Momenten nachgeht, welche das eigenthümliche Resultat erzeugt haben. Die Erklärung wird gefunden zunächst in der allmählichen Durchführung des Prinzips der Bruttoberechnung bei der Veranschlagung und den Abschlüssen des Eisenbahnbetriebes, ferner in der Ausdehnung des Netzes der wenig verkehrsreichen und infolge dessen auch wenig gewinnreichen Sekundärbahnen, besonders aber in der Vermehrung der persönlichen Ausgaben und in den schwankenden Verwendungen für Erneuerungszwecke. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben von 1884/85 auf 1885/86 beträgt allein 8,5 Millionen; davon treffen 4 Millionen auf die Eröffnung neuer Bahnstrecken, 4,5 Millionen aber auf Ursachen, deren Wirkungen noch nicht zum Abschluss gekommen sind. Die etatsmässigen Stellen (Eisenbahnsekretäre, Stationsassistenten, Lokomotivführer, Heizer etc.) mussten der Einheitlichkeit wegen ausgedehnt werden; die Gehälter der untern Beamten wurden bei der Uebernahme erheblich aufgebessert, in einzelnen Fällen hatte sich sogar das Maximalgehalt der Privatbahnen niedriger, als das normale Minimalgehalt der gleichstehenden Beamtenkategorie der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung gestellt. Was die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel betrifft, so wurden verwendet in den Jahren 1879/80—1883/84 10,3 Millionen Mark, 19,8, 24,7, 33,3, 47,4, und für die Jahre 1884/86 sind veranschlagt 66,9, 63,1 Millionen Mark. Es weist das darauf hin, dass einzelne Privatbahnen wohl auch mit Rücksicht auf die über ihnen schwebende Verstaatlichung in schlechtem Zustande gewesen sind, sowie dass

die Preussische Eisenbahnverwaltung die Erhaltung der Eisenbahnen in betriebssicherem Zustande sich sehr angelegen sein lässt.

Trotz der sehr gestiegenen Aufwendungen ist das finanzielle Resultat, namentlich im Vergleich zu den Süddeutschen Staatsbahnen, noch immer ein glänzendes.

Das statistische Anlagekapital der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen betrug		Verzinsung des Anlagekapitals bei Einrechnung der Ausgaben für Erneuerung in die Ueberschüsse	ohne
1880/81	3 272 483 307 *M.*	4,87 pCt.	5,47
1881/82	3 297 479 228 „	5,01 „	5,76
1882/83	4 344 471 941 „	5,22 „	5,98
1883/84	4 573 016 453 „	4,86 „	5,89
1884/85	5 517 164 000 „	5,06 „	6,29
1885/86	5 616 585 000 „	5,09 „	6,22

„Man kann, schliesst Dückers seine Betrachtung, die Frage, ob die einheitliche Verwaltung eines über 20 000 km umfassenden Eisenbahnnetzes nicht nur für die wirthschaftlichen Interessen des Landes, sondern zugleich auch für die Staatsfinanzen gute Erfolge zu gewährleisten vermöge, als zur Zeit noch ungelöst bezeichnen, ohne befürchten zu müssen, durch offenbare Thatsachen alsbald eines Irrthums überführt zu werden. In der That wird es längerer Erfahrung bedürfen, um in dieser Hinsicht jeden Zweifel und jedes Bedenken auszuschliessen. Zieht man aber die Konsequenzen aus den vorstehenden Betrachtungen, so muss man die Ueberzeugung gewinnen, dass die finanziellen Ergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung, ungeachtet dieselbe noch fortdauernd mit den grossen Schwierigkeiten der Uebergangsperiode zu kämpfen hat, bisher vollauf befriedigen und hinter den berechtigten Erwartungen, welche an die Verstaatlichungspolitik geknüpft werden konnten, nicht zurückbleiben".

Die „Nat.-Ztg." fügt dieser Betrachtung Dücker's hinzu, dass nach den neuesten amtlichen Ausweisungen über die Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen nach dem Stande am Ende des Monats Juni 1885 die Gesammteinnahme sämmtlicher Staatsbahnen gegen das Vorjahr im Definitivum zwar um 3 983 195 *M.*, d. i. um 1 pCt. gestiegen ist (im Provisorium um 6 264 179 oder 1,6 pCt.), dagegen die Einnahmen pro Kilometer Bahn gegen das erste Semester des Vorjahres um 226 *M.* definitiv, d. i. 1,6 pCt. (um 143 *M.* provisorisch, d. i. 1 pCt.) zurückgeblieben sind. Die Preussischen Staatsbahnen haben im ersten Semester 1885 ein Plus der Gesammteinnahmen gegen 1884 von 3 069 144 *M.* definitiv (gegen 4 732 024 provisorisch), dagegen pro Kilometer ein Minus von 284 *M.* definitiv (202 *M.* provisorisch) gegen das Vorjahr erzielt.

Internationale Einsenbahnkonferenz.

Die Tagesordnung der am 1. September in Bern abzuhaltenden Konferenz enthält folgendes: 1. Feststellung derjenigen Anträge der Konferenz vom Oktober 1882, welche die Zustimmung aller theilnehmenden Staaten erhalten haben. 2. Neue Verhandlungen über diejenigen Punkte, welche noch den Gegenstand von Vorbehalten seitens des einen oder des anderen vertretenen Staates bilden. 3. Verhandlung über die Frage einheitlicher Vorschriften für den Zollverschluss der Güterwagen. 4. Verhandlungen über die Frage eines einheitlichen Schlüssels für die im internationalen Eisenbahnverkehre gebrauchten Personenwagen im Sinne des Wunsches, welchen die Konferenz vom Oktober 1882 geäussert hat, und auf Grundlage der seither gemachten Vorschläge oder derjenigen, welche noch vor der Konferenz gemacht werden könnten. 5. Verhandlung über die Frage eines allgemeinen Maximalprofils für Güter- und Personenwagen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie wir der „Voss. Ztg." entnehmen, an die Königlichen Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet:

„Die Klage, dass das kursirende Kleingeld für die Bedürfnisse des Verkehrs nicht genüge, wird vielfach auf die Abneigung der unteren Zahlstellen, in kleinem Gelde Zahlung zu leisten, zurückgeführt und Abhilfe dadurch erwartet, dass den Lokalbehörden die an den Centralstellen befindlichen Vorräthe an Scheidemünze mit der Verpflichtung überwiesen werden, dieselben bis in die unmittelbare Berührung mit dem Publikum zu verausgaben. Ich veranlasse deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen, den sämmtlichen Kassen des dortigen Bezirks vorzuschreiben, die auszuzahlenden Summen stets in dem genauen Betrage, auf welchen sie lauten, direkt auszuzahlen, so dass jedes Herausgeben des Zahlungsempfängers in Scheidemünze auf die grösseren Appoints, welche von der Kasse hergegeben werden, unterbleibt. Die Spezialkassen sind event. von den Betriebs- und Hauptkassen mit den erforderlichen Vorräthen von Scheidemünze zu versehen. Sollte sich hierdurch bei den letzteren Kassen ein nicht anderweit zu behebender Mangel an Kleingeld herausstellen, so haben diese Kassen dieserhalb die Reichsbank in Anspruch zu nehmen. Dass die Kassen der denselben gewordenen Aufgabe nachkommen, ist dauernd zu kontrolliren."

Retourbillete.

Die von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnete und spätestens bis zum 1. Januar 1886 bei sämmtlichen Preussischen Direktionsbezirken durchzuführende anderweite Normirung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete, (vergl. auch No. 54 S. 682 d. Ztg.) nämlich auf die Zeit von zwei Tagen bei Entfernungen bis zu 100 km einschliesslich, von 3 Tagen bis zu 200 km einschliesslich und so fort für jede 100 km um einen Tag steigend, wird im Direktionsbezirke Breslau vom 1. September d. J. ab in Wirksamkeit treten, im direkten Verkehr jedoch zunächst nur mit Stationen der Eisenbahndirektion Bromberg. Für die Billete zum Verkehr nach Berlin wird die Gültigkeitsdauer um einen Tag verlängert.

Herbsttransporte.

Die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg ersucht bereits jetzt namentlich die Inhaber von Fabriken etc. im eigenen Interesse, die Eisenbahnverwaltung in dem Bestreben, dem Mangel an Wagen vorzubeugen, dadurch zu unterstützen, dass, soweit als irgend thunlich, mit dem Bezug der für den Winter erforderlichen Materialien, namentlich Kohlen, Kokes etc. auch für den Hausbedarf mit Anfang August begonnen wird.

Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Für die im September dieses Jahres stattfindende Generalversammlung sind seitens eines Aktionärs folgende Anträge bei der Direktion eingereicht worden: 1. Bei eintretendem Besitzwechsel hat sich Käufer der Bahn kontraktlich zu verpflichten, die restirenden Dividendenscheine der Stammprioritäten zum aufgedruckten Nennwerth von 30 *M.* pro Stück binnen Jahresfrist baar einzulösen. Die Schuldbeträge auf diese Dividendenscheine, anerkannt durch § 21 d der Statuten, sind in der Jahresbilanz unter Schulden, zufolge Bestimmung des Aktiengesetzes aufzuführen, und ist der Gesammtbetrag in die betreffende Kolonne einzustellen. Die Schuldverbindlichkeit jedes Dividendenscheins ist rechtlich eingetreten mit Ablauf des Betriebsjahres, auf welches er ausgestellt ist. 2. Die ohne vertretbaren Grund durch das betreffende Ressortministerium verweigerte Kündigung der mit 4½ pCt. verzinslichen Prioritäten, durch das Allerhöchste Privilegium vom 26. September 1877 zugesichert und gewährleistet, in höherer Instanz nachzusuchen und die Schadloshaltung für die unnöthig höhere Zinsaufwendung von mindestens ½ pCt. der verausgabten Stücke ordnungsgemäss zu fordern.

Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft.

Die Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft macht nunmehr bekannt, dass sie in Gemässheit des Beschlusses der Generalversammlung ihrer Aktionäre ihren Sitz von Frankfurt a/O. nach Breslau verlegt und in Frankfurt a/O. unter der gleichen Firma eine Niederlassung errichtet hat. Vom 1. September d. J. ab werden bei der Direktion Aufträge auf den Bau und Betrieb von Sekundär-, Neben- und Auschlussbahnen angenommen.

Warstein-Lippstadt.

In der auf den 5. September cr. einberufenen Generalversammlung soll u. a. über Abänderung der Statuten und Aufnahme einer Anleihe zur Vermehrung der Betriebsmittel beschlossen werden.

Eisenbahn Stralsund-Rostock.

Aus Mecklenburg-Schwerin wird geschrieben: Die Unterhandlungen zwischen Preussen und Mecklenburg über die Anlage der Stralsund-Rostocker Eisenbahn in der Länge von etwa 90 km sind jetzt beendet, der Vertrag ist abgeschlossen und der Bau soll sofort begonnen werden. Mecklenburg bewilligt für die Strecke auf seinem Gebiet, von Rostock bis zum Damgartener Pass, ungefähr 36 km, die sogenannte Landesbeihilfe von 15 000 Mark für den Kilometer und giebt ausserdem den Grund und Boden für die Bahn, welcher Staatseigenthum ist, unentgeltlich her. Da auf der Strecke von Rostock bis Ribnitz an 32 km, grösstentheils Pachtgüter und grosse Forsten, die dem Domanium oder der Hausverwaltung gehören, durchschnitten werden, so vermindert diese unentgeltliche Abtretung des Bodens sehr beträchtlich die Baukosten. Der Bau und später die Verwaltung dieser Bahn wird vom Preussischen Staate besorgt. In handelspolitischer und finanzieller Hinsicht wird diese neue Rostock-Stralsunder Bahn sehr geringe Bedeutung haben, da diese beiden Ostseehäfen nur äusserst schwachen Waaren- und Personenverkehr miteinander haben, und die Bahn ausser dem Mecklenburgischen Städtchen Ribnitz und dem Preussischen Städtchen Damgarten gar keine Städte berührt, auch die von ihr durchschnittene Gegend vielfach nicht sonderlich fruchtbar ist und oft viele Kilometer lange Nadelwaldungen durchzieht. Desto bedeutsamer aber ist die Bahn in strategischer Hinsicht. Es

wird dadurch die grosse Lücke in der Küstenbahn mit 2—3 km Entfernung vom Ostseestrande von Memel über Stettin, Stralsund, Rostock, Wismar, Lübeck nach Kiel und Flensburg ausgefüllt, und sie bildet ein wichtiges Glied in der Vertheidigung der Deutschen Seeküste gegen entwaige feindliche Landungsversuche. Die Bahn, die im Jahre 1886 vollendet werden soll, wird in der Hauptanlage als Vollbahn erbaut, vorläufig aber nur als Nebenbahn ausgestattet und betrieben.

Sekundärbahn Gernrode-Harzgerode.

Der Bau der Sekundärbahn Gernrode-Harzgerode scheint gesichert zu sein. Das ernannte Komitee hat für den Bau und Betrieb der Bahn eine besondere Aktiengesellschaft zu bilden beschlossen mit einem Grundkapital von 300 000 ℳ und 600 000 Mark in Stammaktien. Seitens des Anhaltischen Staatsministeriums soll der Landtag zur Uebernahme von 200 000 ℳ ersucht werden und hat der Herzog den Grund und Boden aus dem Herzoglichen Areal unentgeltlich bewilligt. Es fehlen nur noch die Erklärungen der Städte Gernrode und Quedlinburg betreffs der Uebernahme der Stammaktien, und der Bau ist gesichert. Die Herstellung der 17 km langen Strecke ist vom Grossherzoglich Weimarischen Baurath Hostmann auf die Kostensumme von 900 000 ℳ veranschlagt worden. Man erhofft in nicht zu langer Zeit eine Fortführung der Bahn bis zur Halle-Nordhäuser Bahn als eine nothwendige Folge, ebenso eine Schienenverbindung mit der goldenen Aue; es steht mithin die Rentabilität der Bahn nach Ansicht des Komitees ausser aller Frage.

Hameln-Eschershausen-Einbeck.

Auf vielseitige Anregung aus gewerblichen und Handelskreisen fand in Hameln eine erste Konferenz von Delegirten der meistinteressirten Kreise und Ortschaften statt, in welcher als einzig erstrebenswerthe Linie die Strecke Einbeck-Vorwohle-Eschershausen-Halle-Börry (u. U. Bisperode)-Hameln festgestellt wurde. Es ist das eine das Braunschweigische Gebiet voll berücksichtigende, ganz direkte und ohne namhafte Terrainschwierigkeiten herzustellende Linie, die, wenn als Vollbahn gebaut, die nächste und günstigste Verbindung von Thüringen (Ausgangspunkt Nordhausen) über Northeim-Salzderhelden-Einbeck-Hameln-Löhne und bezügliche Nordgebiete darbieten würde. Die Strecke würde etwa 50 km lang sein, wovon 40 km auf Braunschweigisches und nur etwa 10 km auf Preussisches Territorium entfielen. Was dem Projekt von vornherein Bedeutung und Prosperität verspricht, das ist der begünstigende Umstand, dass nach dem Beispiel der letzten Bahnbauten auf Braunschweigischem Gebiet auch für diese Linie die Bereitwilligkeit namhafter Beihülfe aus Staatsmitteln bei der Braunschweigischen Landesverwaltung vorausgesetzt werden darf. Diese Subvention dürfte sich auf 10 000 bis 15 000 ℳ für den Kilometer der Gesammtstrecke belaufen können, besonders da mit der geplanten Bahn die Segnungen einer solchen einem davon noch unberührten Theile des Herzogthums erschlossen würden. Die betreffende Landes-Baugesellschaft hat nun die Vorerhebung zum Bau in nächste Zukunft gerückt. Die Bahn erschliesst eine namhafte Industrie, so u. a. die grossen Asphalt- und Cementwerke um Eschershausen herum bezw. eine an landwirthschaftlichen Produkten reiche Gegend dem Verkehrsgeäder. Der Bau wurde als beste Weiterführung der Vollbahnstrecke Salzderhelden-Einbeck seit langem im Auge gehalten.

Lübeck-Meyenburg.

Wie die „M. Z." hört, hat die Mecklenburgische Regierung dem Eisenbahn-Bauunternehmer F. H. Ehlers in Hamburg die Konzession zur Vornahme der generellen Vorarbeiten für eine Vollbahn Lübeck-Gadebusch-Schwerin-Crivitz-Parchim-Meyenburg ertheilt. Bankhäuser ersten Ranges in Berlin wollen die Finanzirung übernehmen.

Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Unter dieser Firma hat sich eine Aktiengesellschaft gebildet, deren Zweck in dem Baue und Betriebe einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von dem Bahnhofe Vegesack nach Farge besteht. Sitz der Gesellschaft ist Blumenthal. Die Höhe des Grundkapitals beträgt 500 000 ℳ

Eisenbahn Leinefelde-Worbis-Duderstadt-Herzberg.

An massgebender Stelle hat man sich endlich für den Bau der vorbezeichneten Bahnlinie entschieden, welche in kommerzieller und strategischer Hinsicht als Verbindung zwischen Hamburg und den Elbherzogthümer mit Mittel- und Süddeutschland von Wichtigkeit ist. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit den generellen Vorarbeiten beauftragt worden und hat dieselben bereits begonnen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zu dem vom 1. April cr. ab gültigen Betriebsreglement des Vereins ist der II. Nachtrag erschienen und von der geschäftsführenden Direktion vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3863 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Mittheilung einer Korrespondenz, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 4035 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4075 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 4078 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Programm der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 4106 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem II. Nachtrage zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4147 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aktiengesellschaft „Eureka" (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4148 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 23. und 24. v. Mts. in Konstanz abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 1. d. Mts.).

— Nächste Sitzung am 19. November cr. in Berlin.

Aus Sachsen.

Eisenbahnraths-Sitzung.

In der Anfang Juli d. J. in Dresden stattgehabten 9. Sitzung des der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrathes ward zunächst seitens der Generaldirektion über den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen wegen Aufhebung des Frachtzuschlags für sperrige Güter Mittheilung gemacht. Sodann wurde der Eisenbahnrath davon in Kenntniss gesetzt, dass der Bundesrath den in der vorigen Sitzung ausführlich besprochenen Antrag, betreffend den Wegfall des Rechtes der Versender auf Routenvorschrift angenommen habe und dass auch bereits ein entsprechender Nachtrag zum Betriebsreglement erlassen worden sei. Der Eisenbahnrath gab hierbei seinem Bedauern Ausdruck, dass es nicht gelungen sei, in dieser für die Frachtinteressenten so wichtigen Angelegenheit ein günstigeres Resultat zu erzielen.

Zu der Frage, in welcher Weise Knochen bei Aufgabe in Wagenladungen zu verpacken seien, sprach sich der Eisenbahnrath dahin aus, dass das Interesse der Knochenhändler und das mit demselben Hand in Hand gehende finanzielle Interesse der Eisenbahnen vor den sanitären Rücksichten zurückzutreten und daher rücksichtlich ungereinigter Knochen eine Beschränkung der Bahntransporte jedenfalls für die heisse Jahreszeit einzutreten habe.

Nach einer eingehenden Darstellung der Bemühungen der Deutschen Bahnverwaltungen für Herstellung direkter Verkehrsbeziehungen mit Serbien und Rumänien — Bemühungen, denen die Vertreter der Industrie allenthalben warme Anerkennung zollten — wurde noch seitens der Generaldirektion der Erledigung mehrerer den Fahrplan betreffender Wünsche und einiger interessanterer Einrichtungen im Personenverkehr, so insbesondere der Einlegung von Arbeiterzügen zwischen Klotzsche und Dresden-Neustadt und zwischen Potschappel und Dresden-Altstadt gedacht. Zum Schlusse wurden aus der Mitte des Eisenbahnraths noch mehrere Wünsche für den künftigen Winterfahrplan geäussert.

Einmündung der Wilischthalbahn.

Wie schon in No. 35 dieses Blattes vom 6. Mai d. J. S. 457 unter II. 3 beregt, war es bisher fraglich, ob die schmalspurige Sekundärbahn von der Chemnitz-Annaberger Linie nach Ehrenfriedersdorf und Thum auf der Station Wilischthal oder unter Einlegung einer dritten Schiene in die Hauptbahn auf der Station Zschopau münden solle. Vor einiger Zeit hat dem Vernehmen nach das Königliche Finanzministerium sich — augenscheinlich wegen der grösseren Billigkeit und zur Vermeidung verwickelter tarifarischer Verhältnisse — für die erstere Modalität, also für die Einmündung in Wilischthal, entschieden. Die Kosten dieser Einmündung nach dem genehmigten Projekt sind auf ca. 300 000 Mark veranschlagt.

Projekt Bautzen-Königswartha-Landesgrenze.

Die „Bautzener Nachrichten" melden, dass das Komitee für Erbauung dieser Bahn — die allerdings einem bisher der Eisen-

bahnen noch fast gänzlich entbehrenden Landestheile Sachsens die lang ersehnte Schienenverbindung bringen würde — dem Ministerium des Innern eine bezügliche mit 1 000 Unterschriften bedeckte Petition überreicht hat. Der Stadtrath zu Bautzen soll damit umgehen, sich dieser Petition anzuschliessen.

Projekt Pirk-Hof.

Bereits im Jahre 1874 war in der zweiten Kammer der Ständeversammlung der Antrag gestellt worden, der Sächsisch-Thüringischen Gesellschaft (Weischlitz - Wolfsgefärth) die Konzession zur Verlängerung ihrer Linie über Weischlitz nach Hof zu ertheilen. Dieser Antrag wurde aber damals aus verschiedenen Gründen, insbesondere aber in Befürchtung einer Konkurrenzirung der Staatsbahnlinie Leipzig-Hof, abgelehnt. Nachdem nun aber die Linie Weischlitz-Wolfsgefärth in den Besitz des Sächsischen Staates übergegangen, wurde dem letzten Landtag eine Petition um Ausführung der fraglichen Verbindung von Pirk, der nächsten Haltestelle südlich von Weischlitz an der Linie Plauen-Eger, nach Hof vorgelegt und von diesem der Staatsregierung zur Kenntnissnahme überwiesen.

Die Regierung hat hierauf eingehende Erörterungen über die gewünschte Verbindung angestellt, und dabei auch eine Einmündung in Feilitzsch — der ersten Haltestelle an der Leipzig-Hofer Hauptlinie nördlich von Hof — in Erwägung gezogen. Sie ist jedoch schliesslich in Rücksicht auf die namhaften Kosten, welche der Bau und namentlich auch der Betrieb der nur mit starken Steigungen ausführbaren Linie verursachen würde, dazu gelangt, den Bau aus Staatsmitteln abzulehnen.

Das Komitee aber, welches sich für Ausführung dieser Linie gebildet hat, ist gleichwohl weiter bemüht, dieselbe zu verwirklichen. So hat, wie das „Leipziger Tageblatt“ meldet, erst am 24. Juli wieder eine Sitzung dieses Komitees stattgefunden, in welcher über ein anderweites vom Stadtbaurath Osthoff in Plauen ausgearbeitetes Projekt referirt wurde. Dieses Projekt soll günstigere Steigungsverhältnisse (Maximum 1 : 100) aufweisen. Das Komitee will die vorgeschlagene Trace demnächst begehen und sodann bei dem Herrn Finanzminister eine Audienz nachsuchen.

Aus Bayern.

Uebersee-Marquardstein.

⊙ Die technische Prüfung der Lokalbahn Uebersee-Marquardstein fand am 25. v. M. durch eine Kommission, an deren Spitze die Direktoren von Schamberger und Schnorr von Carolsfeld standen, statt. Die Eröffnung dieser Bahn ist für den 10. August in Aussicht genommen. Es sind 2 Halteplätze, Mietenkam und Staudach, angelegt und ist die Bahn 8,030 km lang. Während sie in der Station Uebersee bei einer Höhe von 526,006 m über der Nordsee beginnt, erhebt sie sich allmählich bei Mietenkam zu 533,538 m; bei Staudach zu 537,150 m bis zu einer Höhe von 544,500 m bei Marquardstein. Da sie zum grössten Theil ihren Boden der dortigen Strasse abgewonnen hat, so ist die Linie sehr reich an Kurven.

Stockheim-Ludwigsstadt.

Am 28. v. M. fand gleichfalls auf der neu erbauten Bahnstrecke Stockheim-Ludwigsstadt die übliche Probefahrt statt. Die Bahn hat als Zwischenglied zwischen der bestehenden Bahn von Hochstadt nach Stockheim zu dienen und der von Eichicht ausgehenden Saalthalbahn. Sie hat den Frankenwald und zwar den sogen. Rennsteig zu ersteigen. Die Bahn wird infolge Pachtvertrages von der Bayerischen Staatsbahnverwaltung seiner Zeit noch über die Bayerische Grenze hinaus bis Probstzella betrieben werden. Die Eröffnung dieser Bahn soll am 8. August stattfinden.

Präjudizien.

v. O. **Zahlungspflicht von Gerichtsverlägen seitens der fiskalischen Kassen. Die im § 98 des Gerichtskostengesetzes den Organen der Staatskasse gewährte Befreiung bezieht sich nur auf Gerichtsgebühren, nicht auf Verläge des Gerichts** — §§ 98. 8. 7. 9. 1. 86—94. 99 G. K. G. — Von der in die Kosten der Revisionsinstanz verurtheilten Revisionsklägerin (der Bergisch-Märkischen Eisenbahn — Fiskus —) sind die erwachsenen Portoauslagen und Schreibgebühren eingefordert worden. Dieselbe hat hiergegen eingewandt, dass sie als ein Organ der Königlich Preussischen Staatskasse gemäss § 98 des Gerichtskostengesetzes von der Zahlung dieser Kosten befreit sei. Diese Erinnerung ist nach den Gründen des Beschlusses nicht begründet. Denn nach dem allegirten § 98 sind die Bundesstaaten nur von Zahlung der Gebühren befreit; die Gerichtskosten bestehen aber aus Gebühren, welche in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten nach dem Werthe des Streitgegenstandes erhoben werden (§ 8) und aus Auslagen, zu welchen unter anderen gehören die hier in Rede stehenden Schreib- und Postgebühren (§ 79 No. 1. 2). In den Vorschriften des Gesetzes, welche sich auf die gesammten Gerichtskosten beziehen wollen, wird dies durch die Worte: „Gebühren und Auslagen“ zum Ausdrucke gebracht (§§ 1. 86—94. 99). Auch die Motive zum § 98 (§ 90 des Gesetzentwurfes) bestätigen, dass das Gesetz eine Befreiung der Bundesstaaten von Zahlung der erwachsenen Auslagen nicht beabsichtigt hat. (Beschluss des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 8. April 1885 in S. Bergisch-Märk. Eisenbahn [Fiskus] Bekl. u. Revisionskläg. wider A. G. in O., Kl. u. Revisionsbekl.; Dr. Blum, Urtheile u. Annal. Bd. II. S. 35.)

Litteratur.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbüreau des Reichs-Postamts. 1885. (Sommer-) Ausgabe No. 5. August. Berlin, Julius Springer. Preis 2 *M.*

Die August-Ausgabe des Reichs-Kursbuchs berücksichtigt sämmtliche bis zum heutigen Tage eingetretenen Veränderungen der Sommerfahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, Dampfschiffe und Posten. Sie enthält ebenfalls die neuesten Nachweise über Retour- und Rundreisebillets, welch letztere wiederum eine Vermehrung, vereinzelt auch eine Preisänderung erfahren haben.

Die sich dem amtlichen Kursbuch immer mehr zuwendende Gunst des reisenden Publikums zeigt am besten, wie dasselbe in der That jetzt allen Ansprüchen genügt, und können wir auch diesmal nur bestätigen, dass es wiederum in seiner neuesten Ausgabe Korrektheit, Vollständigkeit, Uebersichtlichkeit mit einer musterhaften Ausstattung vereinigt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zu dem vom 1. April cr. ab gültigen Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist der II. Nachtrag erschienen. Derselbe kann von der unterzeichneten geschäftsführenden Direktion (S.W. hier, Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Berlin, den 29. Juli 1885. (1629)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

I. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Auf der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn war — nach einer am 31. v. Mts. uns zugegangenen Mittheilung der Verwaltung derselben — der Güterverkehr in Folge von Elementar-Ereignissen unterbrochen und zwar zwischen Héthárs und Orló vom 3. bis 26. Juli und zwischen Liptó-Ujvar und Liptó-Szt. Miklós vom 9. bis 16. Juli l. J., was hierdurch mit Bezug auf § 14 alin. 4 des Vereins-Wagenregulativs zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 1. August 1885. (1630)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

II. Güterverkehr.

Mit dem 15. September d. J. treten die im **Lokal-Gütertarif** für den diesseitigen Bezirk zwischen den Stationen Könitz und Neustadt a. d. Orla, sowie zwischen Teuchern und Corbetha bestehenden Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Steinen des Ausnahmetarifs 5 ausser Kraft.

Erfurt, den 30. Juli 1885. (1631)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. August d. Js. ab findet für **Zucker aller Art zum Export** in Wagenladungen die Frachtberechnung nach Spezialtarif I bezw. A 2 auch dann statt, falls die Beförderung nach **nicht im Zollvereinsaus**lande gelegenen Stationen stattfindet, sofern derartigen Sendungen die erforderlichen Steuerdokumente, aus welchen die Bestimmung zum Export hervorgeht, beigegeben sind.

Fehlt bei der Aufgabe der Nachweis des Exports, so wird für Sendungen nach Stationen des Zollvereinsinlandes die Fracht nach den allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 bezw. B berechnet. Ansprüche wegen nachträglicher Gewährung der niedrigeren Frachtberechnung für derartige Sendungen sind unter Beibringung des Nachweises der erfolgten Ausfuhr im Reklamationswege geltend zu machen.

Magdeburg, den 1. August 1885. (1632)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. August 1885 tritt zu dem Tarifheft 1 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes**, gültig vom 1. Juni 1881, der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Trans-

port von Holz, des Spezialtarifs III zwischen Stationen der Weichselbahn einerseits und Stationen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg bezw. Breslau andererseits. Tarifexemplare werden bei den Verbandstationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.

Bromberg, den 30. Juli 1885. (1633 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1./13. September 1885 alten / neuen Stils ab treten für den Ausnahmetarif XIII für Getreide etc., bezw. für den Ausnahmetarif XVII (leere gebrauchte Säcke) und für den Ausnahmetarif XIX (Kleie und Oelkuchen) des Deutsch-Russischen Gütertarifs theilweise Ermässigungen bezw. Erhöhungen der Frachtsätze sowie einige Abänderungen der Nebengebühren in Kraft.

Exemplare der neuredigirten Ausnahmetarife (A a, A b, C a, und C b für Getreide etc. und Weizen, B und D für Kleie und Oelkuchen und Ausnahmetarif XVII für leere, gebrauchte Säcke) sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Ferner treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs XIII, XVII und XIX im Verkehr mit Stationen der Tambow-Saratower und Tambow-Koslower Eisenbahn ausser Kraft.

Bromberg, den 2. August 1885. (1634 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Südwestdeutschen Tarifheft 6 (Badisch-Main-Neckarbahn Güterverkehr) ist mit Gültigkeit vom 1. August d. J. der II. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält neben Ergänzung der Stationstariftabelle für Heidingsfeld neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für metallurgische Erzeugnisse im Verkehr zwischen Frankfurt und Darmstadt einerseits und den Badischen Einbruchstationen nach der Schweiz andererseits.

Karlsruhe, den 31. Juli 1885. (1635)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Südwestdeutschen Tarifheft 6 (Badisch-Main - Neckarbahn - Verkehr) durch den Nachtrag II vom 1. August 1885 für den Verkehr mit Frankfurt a/M. zur Einführung gebrachten Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 5 (für Eisen und Stahl etc.) finden auch für den Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Frankfurt Ostbahnhof, Frankfurt Sachsenhausen und Frankfurt H. L. B. Anwendung.

Karlsruhe, den 1. August 1885. (1636)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Im **Lokal- und Wechselverkehr** der **Preussischen Staatsbahnen** sowie im Verkehr der **Preussischen Staatsbahnen** mit den **Reichsbahnen in Elsass-Lothringen** wird vom 1. August d. J. ab versuchsweise bis Ende d. J. die Fracht für **Langeisen** (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen u. s. w.), welches wegen des Gewichts oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung **ein Paar** Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs oder der Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg erhoben.

Berlin, den 31. Juli 1885. (1637)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Am 1. August dieses Jahres wird die Station Ehrenfeld des diesseitigen Direktionsbezirks in den Ausnahmetarif für den Transport von „M e n n i g e“ à 5 000 und 10 000 kg nach Paris, Station der Französischen Nordbahn, mit den für die Station Köln bestehenden Sätzen aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güterexpedition.

Köln, den 30. Juli 1885. (1638)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Die im Nachtrage I zum Heft 2 des Ausnahmetarifs vom 15. Juni 1884 für die Station Visé der Lüttich-Maestrichter Bahn einer- und den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Kohlscheid und Stolberg, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie den Stationen der Aachen-Jülicher Bahn, Höngen, Morsbach und Würselen andererseits enthaltenen Frachten finden vom 15. August d. J. an auch für die Stationen Grousveld und Eysden Anwendung.

Köln, den 30. Juli 1885. (1639)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Am 1. August d. J. gelangt der I. Nachtrag zu dem **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Briquets, Eisenerzen, Schwefelkies und rohen Steinen** im Verkehr zwischen Belgischen und diesseitigen Stationen vom 1. März 1885 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachten noch bis zum 15. September d. J. in Gültigkeit.

Strassburg, den 28. Juli 1885. (1640)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. September d. J. tritt der I. Nachtrag zu Heft 2 des **Südwestdeutschen Verbandstarifs** in Kraft, welcher Entfernungen bezw. Frachtsätze für Station Maybach und anderweite um 1 km erhöhte Entfernungen für Station Stieringen-Wendel enthält. Erstere kommen erst vom 1. Oktober d. J. ab zur Anwendung.

Strassburg, den 28. Juli 1885. (1641)
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. August d. J. treten im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre** im Ausnahmetarife 6a und b (Europäisches Bau-, Nutz- und Brennholz) zwischen E i s e n b e r g (D. B. E.) und N i e d e r - w i e s a Frachtsätze von 0,64 bez. 0,55 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, den 31. Juli 1885. (1642)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Württembergischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab treten für den Verkehr mit Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Staatsbhf.) und Frankfurt a/M. Taunusbhf. Ausnahmesätze für Roheisen etc. in Kraft.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 29. Juli 1885.
Königl. Eisenbahn-Direktion. (1643)

Weichsel - Eisenbahnverband. In dem vom 13/1. April cr. ab gültigen Ausnahmetarif für verschiedene Artikel von Danzig nach Kiew sind mit Gültigkeit vom 10/22. Juli cr. sub No. 19 die Artikel „Eisen in Blöcken, Stangen, Platten und Rundeisen (nicht weniger als ¼ Zoll im Durchmesser), Band-, Schlosser-, T (auch ⊥) Eisen, sowie Eisenblech“ mit Frachtsätzen von 23,17 Kop. pro Pud für Stückgut-Sendungen und 20,67 Kop. pro Pud für Sendungen von mindestens 305 Pud nachzutragen.

Danzig, den 29. Juli 1885. (1644 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Der Artikel „Wicken“ wird mit den für Getreide gültigen Frachtsätzen vom 1. August/20. Juli cr. ab in den Spezialtarif I für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser einbezogen.

Danzig, den 29. Juli 1885. (1645 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken - Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. August dieses Jahres erscheint der VIII. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Februar 1881 (Heft III) für den Verkehr zwischen Stationen des früheren Direktionsbezirks Saarbrücken einerseits und solchen der Pfälzischen Bahnen andererseits, welcher u. A. direkte Frachtsätze für die an der Strecke Kaiserslautern-Lauterecken belegenen Stationen, sowie für die neue Station Wittlich enthält.

Der Nachtrag wird gratis abgegeben.

Köln, den 29. Juli 1885. (1646)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. August dieses Jahres erscheint zum Saarkohlentarife No. 16 nach der Prinz Heinrich-Bahn vom 1. Juni 1883 der Nachtrag I, welcher direkte Frachtsätze ab der Lothringischen Station Kochern enthält.

Der Nachtrag wird gratis abgegeben.

Köln, den 30. Juli 1885. (1647)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Von den mit unserer Bekanntmachung vom 6. d. M. publizirten neuen Frachtsätzen des **Seehafen-Ausnahmetarifs für den Westdeutschen Verband** kommen im Verkehre mit Stationen der Badischen und Württembergischen Bahn einstweilen nur diejenigen für Basel, Mannheim, Friedrichshafen und Ulm zur Anwendung. Im Verkehre der übrigen Badischen und Württembergischen Stationen bleiben infolge Widerspruches der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn die bisherigen Frachtsätze des gedachten Seehafen-Ausnahme-Tarifs bis auf Weiteres unverändert.

Hannover, den 28. Juli 1885. (1648)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Zeit vom 20. August bis längstens Ende 1885 werden für **Porzellansendungen** von K o m o t a u loco et transito nach D r e s d e n - E l b k a i bezw. R i e s a - E l b k a i zum Export nach H a m b u r g besonders ermässigte Frachtsätze im Reklamationswege verwilligt, welche bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren sind.

Dresden, am 30. Juli 1885. (1649)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 15. August cr. treten für Viehtransporte in Wagenladungen im Staatsbahnverkehr **Breslau-Altona** zwischen Rosenberg O/Schl. einerseits und Hamburg B, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen andererseits die nachfolgenden Sätze in Kraft:

Zwischen Rosenberg und	Hamburg B	Sternschanze	Schulterblatt	Altona u. Ottensen
	pro Quadratmeter Ladefläche			
	M.	*M.*	*M.*	*M.*
für Pferde . . .	20,26	20,50	20,62	20,74
„ Vieh in gewöhnl. Wagen	12,88	13,04	13,12	13,20
„ Vieh in Etagewagen	17,02	17,23	17,34	17,45
Fahrgeld für einen Begleiter	14,74	14,90	14,98	15,06

Breslau, den 29. Juli 1885. (1650)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Die bis 1./13. August cr. giltigen Spezial-Export-Tarife für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Moskau-Kursk-, Charkow-Nikolajew- und Ekaterinenbahn, sowie die Transitsätze für Mehl etc. ab Snamenka nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing bleiben bis 1./13. September cr. in Kraft.
Direktion. (1651

Mit dem 1. August d. J. sind für den Verkehr zwischen Frankfurt a. M.-Sachsenhausen Staatsbahnhof und Frankfurt a. M. Nassauischer Bahnhof einerseits und Basel, Badischer Bahnhof und Elsass-Lothringer Bahnhof, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut andererseits, Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spezialtarif I und II in Kraft getreten.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 29. Juli 1885. (1652)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Schmalz, Schweinfett, Talg, Thran, Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Wien (Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., K. E. B., K. F.-J. B., Oe. N. W. B.), Stadlau, Floridsdorf, Nussdorf, Klosterneuburg-Meidling, Jedlesee, Korneuburg und Stockerau	1,87 *M.*
Von Dresden-Elbkai nach dto.	2,33 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 1. August 1885. (1653)

III. Submissionen.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der K. Verkehrs-Anstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Samstag, am 8. August 1885
Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Sektion nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Die Arbeitsloose III und IV der Lokalbahn Hof-Marxgrün, 3 861 beziehungsweise 3 817 m lang, zwischen Köditz und Naila gelegen, enthaltend nach den Kostenanschlägen

	Loos III.	Loos IV.	Zusammen
	M.	*M.*	*M.*
Eigentliche Erdarbeiten	22 396	50 940	73 336
Kunstbauten . . .	5 480	21 995	27 475
Summa	27 876	72 935	100 811

Es kann sowohl auf jedes einzelne Loos, als auch auf beide zusammen, als ein Akkordobjekt, submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt für das III. Loos 3 000 *M.*, für das IV. Loos 5 500 *M.*

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions-Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Freitag, den 7. August 1885 Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissions-Formular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verakkordirungs-Termine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahms-Fähigkeit, ihr Kautions- und Betriebs-Vermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Hof, im Juli 1885. (1654 H & V)
Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Sektion.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstätte-Materialien aus dem Jahre 1884 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen sind, beliebe man bis zum 12. August d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direktion einzusenden.

Giessen, den 28. Juli 1885. (1655)
Grossherzogliche Direktion.

Breslauer Handels-Blatt.

Begründet im Jahre 1844.

Spezial-Organ für die Handels-Interessen in **Schlesien** u. **Posen.**

Probe-Nummern gratis und franko.

Allwöchentlich eine

Allgemeine Verloosungsliste

sämmtlicher ausloosbarer Effekten.

Inserate

finden durch das „Breslauer Handels-Blatt“ die weiteste und zweckmässigste Verbreitung.

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen.
Eisenbahnschienen und Pferdebahnschienen aus Bessemerstahl und Flussstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- u. Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemerstahl, Martinstahl u. Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Geschosse.
Schmiedestücke jeder Art aus Eisen und Stahl, geschmiedet und bearbeitet.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl.
Hufstab-, Mutter-, Felgen-, Reifen & Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen
T Eisen
I Trägereisen
⊓ Eisen
Fenstereisen etc.
Nach unserem Profilbuch und für die Normalprofile nach dem deutschen Normalprofilbuch. Unser Profilbuch senden wir auf Verlangen gern zu.
Kesselbleche in Prima-, Feinkorn-, Holzkohlen-, Lowmoor-, Flusseisen-, Martinstahl & Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.

⚒ Zündstäbe ⚒
eigenes Fabrikat, für electrische Sprengungen mit Dynamit und Pulver, ohne Versager, sowie beste Zündmaschinen offerirt preiswerth.
Bergwerks-Direktor **Fr. Loegel,**
Breslau, Brüderstr. 4.

Warnung!

Da wiederholt Nachahmungen unserer *Rundschrift-Federn und Hefte* in geringer Qualität u. unter trügerischen Anpreisungen feilgeboten werden, so halten wir es für unsere Pflicht, vor deren Ankauf ausdrücklich zu warnen u. darauf aufmerksam zu machen, dass die **echten** Rundschriftfedern den Namen
„F. SOENNECKEN“
tragen.
F. Soennecken's Verlag, Bonn, Berlin, Leipzig.

Georg Kieffer, Köln u. Berlin NW.
Fabr. v. Westons, Eades, Moores, Seil- und
Schnell - Flaschenzügen
Kabel, Winden, Kranen, Speisen-, Waaren- u. Personen-Aufzügen.
Verzahnte Kettenräder
calibrirte Ketten
Schiffs- u. Kranenketten.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

W. Ernst Haas & Sohn
Neuhoffnungshütte, Sinn (Nassau).
Pulsometer.
Garantirte Leistung von 100—10 000 Liter pro Minute.
Vereinfachte Construction.
Jede Nummer stets auf Lager.
Prospecte u. Preislisten gratis u. franco.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,
Zweigfabriken unter gleicher Firma:
Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Königliche Technische Hochschule zu Hannover.
Eröffnung des Studienjahres 1885/86 am 1. October 1885. Einschreibungen erfolgen vom 1. bis 27. October 1885 und für Vorlesungen des Sommers vom 1. bis 27. April 1886. Programme von dem Rektorate zu erhalten.
Hannover, im Juli 1885. **Der Rektor Launhardt.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Referat über die im Jahre 1884 vorgekommenen **Achsbrüche**, sowie diejenigen **Achs-Anbrüche**, welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind, und zu einer Auswechslung der betreffenden Achse geführt haben. (Schluss.)

III. Resultate der Festigkeits- und Zähigkeitsproben.

Zerreissversuche mit Stäben aus Achsen, welche entweder gebrochen waren oder wegen Anbrüchen ausgewechselt werden mussten, haben 24 Verwaltungen angestellt, und zwar sind in Summa 143 Stäbe aus 95 Achsen versucht worden, von welchen 36 Achsen aus Stahl, 57 aus Schmiedeisen und 2 aus unbekanntem Materiale waren.

Von den eisernen Achsen hat keine und von den stählernen haben 6 Achsen nach Massgabe der Salzburger Beschlüsse bedingungsgemässe Qualitätswerthe ergeben.

Die gefundenen Werthe, sowie die hierauf bezüglichen anderen Angaben erscheinen in nachfolgenden Tabellen zusammengestellt.

Eigenthums-Bahn	Name des Fabrikanten	Datum der Indienststellung	Datum des erfolgten Bruches	Bezeichnung und Material der Achse	Beschaffenheit der Bruchfläche	Die Zerreissprobe ergab: Bruchbelastung in Kilogramm pro Quadratcentim.	Querschnittsverminderung in pCt. d. ursprüngl. Querschnittes	Bleibende Dehnung in pCt. der ursprüngl. Länge	Aussehen der Bruchfläche des geprüften Stabes	Aussehen der Oberfläche des geprüften Stabes	Bemerkung.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Berlin	Phönix in Laar	1868	2/5 1884	Wagenachse aus Feinkorneisen	scheinbar alter Anbruch	3 600	31,11	13,91	halb sehnig, halb körnig	mit vielen Querrissen.	
dto.	Vulcan in Stettin	1870	20/5. 1884	Lok.-Treibachse aus Feinkorneisen	1 Querbruch auf $^2/_3$ des Querschnittes und 2 Langrisse	3 600	50,30	30,08	gleichmässig sehnig mit einzelnen hellen Punkten	gleichmässig gewellt mit einem kurzen Langrisse.	
dto.	Krupp in Essen	1874	26/5. 1884	Lok.-Laufachse aus Tiegelgussstahl	alter Anbruch von 11—20 mm Tiefe, sonst frischer Bruch	4 700 5 000 5 000	58,2 46,2 57,3	11,9 21,6 12,9	gleichmässig feinkörnig mit hochstehendem Rande	gleichmässig glatt.	
dto.	unbekannt, Lieferant: Borsig	1858	16/8. 1884	Tenderachse unbekannt	Bruchflächen vollständig abgeschliffen	3 300	17,1	16	$^2/_3$ glänzend grobkörnig, $^1/_3$ ungleichmässig sehnig	gewellt mit vielen Querrissen.	
Berlin-Hamburger E.	The Kirkstall Forge & Co, Leeds	9/9. 1863	1884	Wagenachse aus Feinkorneisen	Anbruch, Querriss und 2 Langrisse	3 427	39,98	22	sehnig	uneben und langrissig.	
K. E.-D. Breslau	Krupp in Essen	4/6. 1872	7/6 1884	Lok.-Achse aus Gussstahl	alter Einbruch, vollständiger Querbruch	4 521	46	25	in der Mitte feinkörnig, mattgrau, am Rande grobkörnig, glänzend	etwas rauh.	
dto.	Ruffer & Co., Breslau	Juni 1855	17/7. 1884	Wagenachse aus Feinkorneisen	frischer Bruch, die Bruchfläche zeigte feinkörniges Gefüge	3 716	25	17	grobkörnig, glänzend	stellenweise querrissig.	
dto.	dto.	März 1855	17/7. 1884	dto.	frischer Bruch, Bruchfläche grobkörnig	4 250	16	13	dto.	stellenweise wenig rauh.	
dto.	Krupp in Essen	10/4. 1866	29/7. 1884	Lok.-Achse aus Gussstahl	Querbruch mit ⅓ altem Anbruche	6 141	36	17	ziemlich feinkörnig, mattgrau	glatt.	
K. E.-D. Bromberg	Lieferant: Borsig	12/4. 1859	5/2. 1884	Tenderachse aus Feinkorneisen	vollst. Bruch mit ⅞ altem Anbruche	2 300	13,2	17,6	zur Hälfte goldgelbes Schwefeleisen, zur Hälfte gesundes sehniges Material	an der kiesigen Stelle durchweg rissig, an den übrigen glatt.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Bromberg	Lieferant: Borsig	26/8. 1878	2/12. 1884	Tenderachse aus ungehärtetem Gussstahl	vollständig frischer Bruch	4 740	48,1	23,8	feinkörnig, dicht metallglänzend	etwas rauh, gleichmässige Kontraktion.	
K. E.-D. Elberfeld	Bochumer Verein	4/9. 1867	12/11. 1883	Wagenachse aus ungehärtetem Gussstahl	frisch u. gesund	4 650	59,60	22	gleichmässig, feinkörnig, mattgrau	glatt, unverändert.	
dto.	Rheinische Stahlwerke in Ruhrort	25/3. 1880	5/12. 1883	dto.	dto.	4 436	36,63	18	schön, gleichmässig mattgrau	dto.	
dto.	Falkenroth, Kocher & Co. in Haspe	15/7. 1867	29/3. 1884	dto.	dto.	4 470	53,77	21	mattgrau, scharfrandig	etwas runzelig.	
K. E.-D. Erfurt	Borsig	1863	6/4. 1884	Wagenachse Feinkorneisen	in der Mitte einer Stelle ein frischer Bruch, grobkörnig, ringsum alter Anbruch	3 450	45,0	25,4	feines graues Gefüge mit eingesprengten grobkrystallinischen Partien	gleichmässig grobnarbig.	
dto.	unbekannt	—	27/5. 1884	Tenderachse unbekannt	alter Anbruch	3 089	23,5	13 bei 210 mm Länge	mit Schlacke gemischtes graues Eisen	rauh und Querrisse.	
K. E.-D. Frankfurt a/M.	Henschel & Sohn in Kassel	8/10. 1875	22/8. 1884	Lok.-Kuppelachse aus Gussstahl	Anbruch	6 300	53	23	feinkörnig	gesund.	
dto.	dto.	18/3. 1868	2/4. 1884	Lok.-Kuppelachse aus Feinkorneisen	dto.	3 700	37	23	dto.	dto.	
dto.	dto.	dto.	dto.	Lok.-Treibachse aus Feinkorneisen	dto.	3 640	36,2	24	dto.	dto.	
dto.	dto.	27/2. 1868	15/4. 1884	Lok.-Treibachse Schmiedeeisen	dto.	3 780	37,9	21	dto.	dto.	
K. E.-D. Hannover	Bochumer Verein	25/1. 1868	4/12. 1884	Tenderachse aus Gussstahl	dto.	5 115	33,6	18	grobkörnig, ungleichmässig	glatt.	
Hessische Ludwigs-B.	Krupp in Essen	12/10. 1873	25/8. 1884	Lok.-Treibachse Tiegelgussstahl	$^{9}/_{10}$ alter, $^{1}/_{10}$ neuer Bruch	5 092	48,15	25,08	feinkörnig	fehlerfrei.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln (linksrh.)	Borsig	1858	5/7. 1884	Tenderachse aus Schmiedeeisen	Bruch	3230	33,8	23	sehnig mit etwas Korn	rauh und rissig.	
dto.	Ruetz & Co.	1862	9/7. 1884	Wagenachse aus Patent-Bündeleisen	dto.	2800	2,4	1,8	grob-krystallinisch	glatt mit verschiedenen Anrissen.	
dto.	dto.	dto.	15/7. 1884	dto.	dto.	4530	26,6	18,7	krystallinisch	rauh, an einer Seite querrissig	
dto.	Hoesch & S.	1868	28/7. 1884	Wagenachse aus Feinkorneisen	dto.	4170	41	19,2	feinkörnig, theilweise krystallinisch	rauh.	
dto.	Phönix,	1874	21/8. 1884	Wagenachse aus Bessemerstahl	dto.	3420	2,8	1,4	krystallinisch	glatt.	
dto.	dto.	1861	4/10. 1884	Wagenachse aus Feinkorneisen	dto.	3090	45	27	unregelmässig sehnig	rauh.	
K. E.-D Köln (rechtsrh.)	Bochumer Verein	12/12. 1873	3/1. 1884	Tenderachse aus Flussstahl	Anbruch	4345	46,84	21,10	äusserst feinkörnig, matt hellgrau mit schwach glitzernden Stellen, Rand aufgezogen	unverändert.	
dto.	dto.	dto.	dto.	dto.	dto.	4285	40,88	21,5	feinkörnig, zum Theil stark glitzernd, zum Theil matt hellgrau	etwas rauh.	
dto.	Borsig	15/9. 1872	10/1. 1884	dto.	dto.	3623	58,38	24,5	äusserst feinkörnig, matt hellgrau, uneben, Rand aufgezogen	unverändert.	
dto.	Bochumer Verein	8/5. 1875	20/3. 1884	dto.	dto.	3133	61,37	27,5	dto.	dto.	
dto.	Borsig	3/9. 1872	14/7. 1884	dto.	dto.	4110	27,89	21,5	grobkörnig, stark glitzernd, kleine hellgraue Stelle, Bruch fast eben	zahlreiche sehr feine Querrisse und einige Längsrisse.	
dto.	dto.	15/9. 1872	23/6. 1884	dto.	dto.	3537	54,84	25,5	sehr feinkörnig, gleichmässig, matt hellgrau, Rand aufgezogen	unverändert.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln (rechtsrhein.)	Borsig	12/1. 1874	8/8. 1884	Lok.-Treibachse aus Gussstahl	Anbruch	3739 3788	6,27 7,90	5,5 7,5	stark krystallinisch, sehr stark glitzernd fehlerhafte matthellgraue Stelle	in der Nähe der Bruchstelle bedeutende Querrisse.	
dto.	Phönix in Laar	23/4. 1871	11/9. 1884	Wagenachse aus Puddelstahl	frischer Bruch	3056	7,84	7,5	grob, stark krystallinisch, zerklüftet	zahlreiche feine Längs- und Querrisse mit rauhen Stellen.	
dto	Hörder Verein	22/8. 1882	11/9. 1884	Wagenachse aus Bessemerstahl	dto.	1324	—	0,5	die Hälfte grobkörnig, stark glitzernd, andere Hälfte schlackig	an der Oberfläche schlackenhaltige Querrisse.	
dto.	Haswell, Wien	3/10. 1866	23/11. 1884	Tenderachse aus Gussstahl	grösstentheils alter Anbruch	3032	56,27	29,0	feinkörnig, matt hellgrau, zerklüftet. Rand hoch aufgezogen	mehrere Längsnäthe bestehend aus kleinen Querrissen.	
K. E.-D. Magdeburg	Borsig	1863	3/4. 1884	Wagenachse aus Feinkorneisen	in der Mitte frischer Bruch mit grobkörnigem Gefüge, um diese herum theils feinkörnig, theils amorph	3450	45	25,4	feines graues Gefüge mit einigen eingesprengten grob krystallinischen Partien	gleichmässig grobnarbig.	
dto.	dto.	11/4. 1870	6/6. 1884	Tenderachse aus Tiegelguss-Stahl	glatt gerieben vermuthlich alter Anbruch	5210	42,7	21,3	in der Mitte feines graues Korn, nach aussen glänzend mit langem Barte	im ganzen narbig, sonst ohne Fehler.	
Kgl. Sächs. Staatsbahnen	dto.	1859	19/1. 1884	Lok.-Treibachse aus Feinkorneisen	Anbrüche in den Keilnuthen	3388	53,6	—	mattgrau und sehnig	mattgrau und sehnig.	sehr gutes Eisen.
dto.	Dietrich & Cp., Niederbronn	1863	29/2. 1884	Lok.-Kuppelachse Schmiedeeisen	Langriss am Schenkel mit Queranbruch	3456	44,5	25,6	dunkelgrau mit einzelnen krystallinischen Stellen	verschrumpft	
dto.	Phönix in Laar	1874	6/5. 1884	Wagenachse aus Bessemerstahl	Schenkelanbruch, unganz	5049	14,9	12,4	silbergrau, feinkörnig mit mehreren grossen blasigen Stellen	blasige Stellen.	
dto.	Borsig	1865	11/6. 1884	Lok.-Treibachse aus Schmiedeeisen	Anbrüche an den Keilnuthen		47,2	23,1	hellgrau sehnig mit einzelnen glänzenden Punkten	verschrumpft.	
dto.	unbekannt	1859	15/7. 1884	Lok.-Kuppelachse Schmiedeeisen	älterer Queranbruch	3359	16,9	24,7	hellgrau und sehnig mit einzelnen krystallinischen Punkten	theilweise verschrumpft.	
dto.	Bochumer Verein	1878	29/8. 1884	Lok.-Treibachse Tiegelgussstahl	8 Langrisse und 1 Querriss	5883	46,9	21,3	Mitte mattgrau feinpelzig, Rand feinkörnig glänzend.		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Sächs. Staatsbahnen	unbekannt	1856	2/9. 1884	Lokomotiv-Treibachse Schmiedeeisen	4 Langrisse und 2 Querrisse	3 052	56,2	28,0	dunkelgrau, pelzig, mit einzelnen glänzenden Punkten	verschrumpft.	
dto.	dto.	1858	2/9. 1884	Lokom.-Kuppelachse aus Schmiedeeisen	2 Queranbrüche mit einem Langriss verbunden	3 001	9,25	6,8	grobkörnig, krystallinisch glänzend	alter Langriss und viele kleine Querrisse sichtbar.	
dto.	Borsig	1860	9/11. 1884	Lok.-Treibachse Schmiedeeisen	Queranbruch	3 746	50,4	27,6	dunkelgrau, pelzig	verschrumpft	Material sehr gut.
Alföld-Fiumaner B.	Maffei	1869	6/1. 1884	Lokom.-Laufachse Schmiedeeisen	alter Bruch fein-, neuer Bruch grobkörnig	4 010	55,78	27,88	sehnig	langrissig.	
dto.	Reschitza-Eisenwerk	1869	20/3. 1884	Wagenachse Schmiedeeisen	Queranbruch	2 985	59,3	21,5	faserig	fehlerlos.	
dto.	Krauss	1869	28/8. 1884	Tenderachse Schmiedeeisen	Anbruch	3 170	73,13	25,5	dto.	dto.	
dto.	Maffei	1869	27/9. 1884	Lok.-Laufachse Schmiedeeisen	dto.	3 198	79,85	23,5	dto.	1 Langriss.	
dto.	dto.	1869	13/12. 1884	dto.	Längsrisse, welche den ganzen Schenkel durchdringen	3 110	80,63	26,0	dto.	langrissig.	
dto.	dto.	1869	4/12. 1884	dto.	Queranbrüche	3 262	75,33	25,5	dto.	1 Langriss.	
Aussig-Teplitzer E.	Teplitzer Walzwerk	1874	19/9. 1884	Wagenachse aus Bessemerstahl	1/3 alt. Axbruch, feinkörnig	3 750	68	39,4	grau, wenig glänzend	einige Querrisse.	
dto.	Witkowitz-Eisenwerk	1/9. 1880	1/10. 1884	Tenderachse aus Martinstahl	1/8 alt. Anbruch, frischer Bruch feinkörnig	3 750	66	37,2	grau, mattglänzend, zackig	gleichförmig.	
Kais. Ferd.-Nordbahn	dto.	6/6. 1867	20/9. 1884	Wagenachse Schmiedeeisen	2/3 alt. Anbruch, frische Bruchfläche sehnig und homogen	3 250	15,3	12,5	¼ sehnig, 1/3 krystallinisch	einige Querrisse.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Lemberg-Czern.-Jassy E. Oesterr. L.	unbekannt	1866	2/7. 1884	Lokom.-Treib-achse Schmied-eisen	alter Anbruch	2 409	12,53	7,50	vorwiegend sehniges und wenig krystall. Material. Unganze Stellen	Lang- und Querrisse, verschrumpft.	
dto.	dto.	1869	5/9. 1884	Wagen-achse Schmied-eisen	dto.	2 970	52,87	27,45	sehnig, homogen, tiefgrau	gleichmässig geschrumpft, einige Längsrisse.	
dto.	Zeltweg-Eisenwerk	—	26/9. 1884	dto.	dto.	2 719	22,86	14,40	sehnig, an einigen Punkten hellglänzende Krystalle. Unganze Stellen	grosse Zahl von Anbrüchen sichtbar.	
dto. Rumän. L.	dto.	4/7. 1871	6/10. 1884	dto.	grobkörnig, krystallinisch. Oberfläche verrieben	2 739	48,79	34,60	dunkelgrau, sehnig, einzelne hellglänzende Stellen	gleichförmig geschrumpft	schlechtes Material.
Mohács-Fünfkirchener E.	unbekannt	11/8. 1879	13/7. 1884	Tender-achse Schmied-eisen	in der Mitte grobkörnig, ringsum alter Anbruch	2 984	32	17,7	grobkörnig	faserig mit Längs- und Querrissen.	
dto.	dto.	11/8. 1859	3/11. 1884	Lokom.-Lauf-achse Schmied-eisen	Anbruch	2 844	20	5,5	dto.	ungleichmässig mit Längs- und Querrissen.	
K. K. Oesterr. Staatsbahnen	Sigl Wien	1867	1/1. 1884	Lok.-Treib-achse Besse-merstahl	¾ alter Anbruch, theils feinkörnig, theils faserig	2 959	60,5	33,5	Korn sehr fein.		
dto.	Prevali-Eisenwerk	1858	29/11. 1884	Wagen-achse Schmied-eisen	grobkörnig mit einzelnen Rissen	2 105	15,9	8,0	sehnig, halb grau.		
dto.	Reschitza-Eisenwerk	1873	25/1. 1884	Wagen-achse Besse-merstahl	krystallinisches Gefüge	4 031	13,4	10,0	grobkörnig.		
dto.	Ganz & Co., Budapest	1868	1/5. 1884	Wagen-achse Schmied-eisen	grob krystallinisch, ⅔ alter Anbruch	4 011	38,2	21,5	sehnig.		
dto.	Zeltweg-Eisenwerk	1870	10/7. 1884	dto.	sehniges, feinkörniges Gefüge, ⅓ alter Anbruch	2 468	53,3	37,5	zackig.		
Südnordd. Verb.-B.	Owens, England	1857	27/3. 1884	dto.	alte anbrüchige Stellen	3 050 2 990	31,6 23,2	25 15	dto. dto.	} unverändert.	
dto.	Witkowitz-Eisenwerk	1858	Juni 1884	Tender-achse Schmied-eisen	Anbruch	2 940 2 200	17,0 16,7	11 14	theils sehnig, matt, theils krystallhell	wenig schuppig und Spuren von Langrissen.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	unbekannt	21/12. 1870	20/1. 1884	Wagen-achse Bessemerstahl	Anbruch	4 014 4 022 3 622	49,33 44,15 103,44	8,5 6,25 23,0	rauh, körnig dto. faserig, zähe	querrissig 2 Querrisse querrissig.	
dto.	Prevali-Eisenwerk	1857	10/3. 1884	Tender-achse Schmiedeisen	grobkörnig	2 755 2 455 2 383	53,59 39,12 35,52	9,0 5,0 4,0	faser., schlack. rauh, „ „ körnig	stark querrissig.	
dto.	unbekannt	—	5/4. 1884	Wagen-achse Schmiedeisen	frischer Bruch feinkörnig, rissige Stellen mit altem Anbruch	2 747 2 710 2 744	60,70 56,68 55,69	12,5 17,0 16,5	zähe, fas., ungl. „ „ „ „ „ querr.	querrissig „ quer-u. langriss.	
dto.	Neuberg-Eisenwerk	1858	9/4. 1884	Lokom.-Lauf-achse Schmiedeisen	Längsrisse	2 810 3 455 2 914	75,47 57,28 76,35	31,5 16,5 10,0	zähe, fas., ungl. „ „ „ „ „ „	wenig wellenförmig.	
dto.	dto.	1867	30/4. 1884	Tender-achse Bessemerstahl	alter Bruch	4 067 4 144 4 114	86,04 75,89 87,93	23,25 21,5 22,0	zähe, körn., ungl. zähe querr., kurzfas.	grob wenig querriss. grob.	
dto.	Owens, England	1857	15/5. 1884	Wagen-achse Schmiedeisen	theilweise alter Bruch	3 460 3 056 2 991	38,64 43,69 42,90	7,0 10,0 7,5	rauh, fas., körn „ „ „ „ „ „	quer- und langrissig.	
dto.	Prevali-Eisenwerk	1857	6/6. 1884	Tender-achse Schmiedeisen	mit altem Bruch, verrieben	3 535 3 814 3 416	46,15 51,86 47,14	5,0 7,5 10,0	rauh, körn., schlack. „ „ „ „ „ „	querrissig.	
dto.	dto.	1857	12/6. 1884	dto.	alter Bruch verrieben, neuer feinkörnig	3 294 2 722 3 047	52,99 50,22 55,63	13,25 5,0 10,0	rauh, faserig, körn., schlack.	stark querrissig.	
dto.	unbekannt	1857	10/7. 1884	Wagen-achse Schmiedeisen	alter Bruch	2 485 2 669 2 811	38,73 39,88 51,28	5,0 5,75 11,5	rauh, faserig ungleich	querrissig.	
dto.	Prevali	1857	31/7. 1884	dto.	feinkörnig, viele Querrisse	3 251 3 828 3 071	44,23 80,84 36,54	5,5 17,0 5 5	feinkörnig, „ grobkörnig	fehlerlos 1 Langriss querrissig.	
dto.	unbekannt	—	2/8. 1884	Tender-achse Schmiedeisen	Anbruch	3 358 3 452 3 436	73,72 63,27 71,37	22,5 19,5 21,5	zähe, faserig schlackig	wellenförmig, grob, langrissig.	
dto.	dto.	—	2/8. 1884	Tender-achse Bessemerstahl	dto.	3 200 3 374 3 302	54,58 63,19 53,23	15,0 18,0 15,0	faserig, rauh „ „ „ körnig	wellenförmig und querrissig.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Prevali	1859	20/9. 1884	Wagen-achse Schmied-eisen	Bruch mit altem Anbruch	3 879 3 654 3 216	63,86 43,65 55,90	17,0 15,0 17,5	faserig, rauh und körnig	querrissig.	
dto.	dto.	1861	30/9. 1884	Wagen-achse Schmied-eisen	theilweise alter Anbruch. theilweise verrieben	2 750 2 350	45,05 40,95	10,5 5,0	körnig faserig	wellenförmig, querrissig.	
dto.	Maffei	1868	29/10. 1884	Lokom.-Kuppel-achse Schmied-eisen	Anbruch	3 125 3 239 3 180	63,01 64,61 69,21	20 21 15	faserig, zähe	wellenförmig, querrissig.	
dto.	dto.	1868	dto.	dto.	Langrisse	3 296 3 165 3 197	70,96 63,24 61,32	26,5 18,5 8,5	faserig	schupp., wellenf. fehlerlos schupp., wellenf.	
dto.	Wr.-Neust. Lok.-Fabrik	8/8. 1882	10/11. 1884	Tender-achse Besse-merstahl	dto.	3 769 3 565 3 834	100,45 78,24 74,02	10,0 20,0 16,5	körnig langriss.schiefer. körnig,querriss.	langrissig.	
dto.	unbekannt	—	19/11. 1884	Tender-achse Martin-stahl	Anbruch	3 524 3 440	54,10 55,45	17,5 18,0	körnig, rauh	wellenförmig, rissig.	
dto.	Prevali	1857	20/11. 1884	Tender-achse Schmied-eisen	dto.	2 889 3 226 2 899	51,46 47,39 53,58	11,0 5,0 10,0	rissig, ungleich schlackig, „ „ rissig	rissig.	
dto.	Stefanau-Eisenwerk	14/9. 1871	28/11. 1884	Wagen-achse Schmied-eisen	neuer Bruch, körnig, fast verrieben	2 345 2 476 3 216	27,71 31,35 36,83	2,0 2,0 5,0	fein-u.grobkörn. „ „ „ „	fehlerlos „ viele Querrisse	
dto.	unbekannt	1874	4/12. 1884	Wagen-achse Besse-merstahl	frischer Bruch	3 130 2 984 2 438	38,27 34,10 27,10	4,0 4,5 3,0	grobkörnig, fehlerhaft	fehlerlos, querrissig. „	
dto.	Reschitza	1873	8/12. 1884	Wagen-achse Schmied-eisen	verrieben	2 586 2 685 2 218	28,22 29,21 23,97	2,5 2,5 1,5	körn., ungleich	querrissig, rauh, glatt.	
Ungar. Westbahn	Zeltweg-Eisenwerk	1/10. 1871	12/6. 1884	Wagen-achse Fluss-stahl	grobkörnig, im Kern vielfach porös	2 472	1,21	1,0	grobkörnig, stark porös	theils rein, narbig und rissig.	
Holländ. Eisenb.	Krupp, Essen	24/6 1858	11/4. 1884	Lokom.-Lauf-achse Tiegel-guss-stahl	—	5 432 5 715	42,23 41,22	17,50 15,83	feinkörnig	feinkörnig.	

Wien, im Juni 1885.

Die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

No. 61. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. August 1885.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Das Verbot des Verkaufs der Retourbillets.*)

Die Frage, ob die Eisenbahnen rechtlich befugt sind, die Benutzung der Retourbillets für die Rückfahrt von seiten anderer Personen als des ursprünglichen Fahrgastes zu untersagen, ist bekanntlich Gegenstand richterlicher Entscheidung geworden. Ein bei der Anhalter Bahn angestellter Schaffner hatte Retourbillets, die ihm von Fahrgästen überlassen worden waren, an den Portier eines Hotels in Halle zum Zweck der Veräusserung an Reisende verkauft, und es war gegen ihn eine Anklage wegen Beihülfe zum Betruge erhoben worden. Ebenso wurde der Fahrgast, welcher sich des von ihm nicht gelösten Retourbillets bedient hatte, beschuldigt, sich als den ursprünglichen Käufer gerirt und sich dadurch einen rechtswidrigen Vermögensvortheil angeeignet zu haben. Das Schöffengericht in Halle schloss sich der letzteren Auffassung an und verurtheilte den Angeklagten zu sechs Wochen Gefängniss, die dagegen eingelegte Berufung an das Berliner Landgericht ward verworfen.

Der Vertheidiger führte in der Revisionsinstanz aus, dass eine blosse Instruktion der Bahnverwaltungen dem gekauften Retourbillet seinen Charakter als Inhaberpapier nicht rauben könne, jeder Inhaber habe das Recht, dasselbe zu verkaufen, und der Erwerber einen civilrechtlichen Anspruch auf Beförderung.

Das Landgericht hob das Urtheil zwar auf, liess aber die Hauptfrage, betreffend die Rechtsgültigkeit der Bestimmung, offen, indem es die Sache in die vorige Instanz zurückverwies, um erst festzustellen: ob im vorliegenden Falle das Verbot durch gesetzlich gültige Reglements erfolgt und veröffentlicht sei.

Der berühmte Rechtslehrer, Professor Rudolf v. Ihering, führt in seiner Broschüre „Rechtsschutz gegen injuriöse Rechtsverletzungen“ (Jena bei Fischer) aus, dass ein Inhaberpapier, wie es das Retourbillet sei, nicht nach bestimmten Richtungen gebunden werden könne. Er sagt:

„Halte die Eisenbahnverwaltung es einmal aus guten Gründen für angemessen, statt der Personalbillets, wie sie bei der Post allgemein üblich sind und auch bei ihr in Form der auf einen bestimmten Namen gestellten Rundreisebillets vorkommen, Inhaberbillets auszugeben, so könne sie das daran für den Erwerber sich knüpfende Recht nicht willkürlich wieder beschränken. Mit dem Erlös desselben erwirbt er das Recht, ganz nach seiner Wahl es entweder selber zu benutzen oder es einem andern zu überlassen, und wie dies für ein einfaches Billet gilt, so auch für das Retourbillet, und dafür begründet auch der Umstand, ob es für die Hin- oder Rückfahrt benutzt werden soll, keinen Unterschied. Eine Verfügung der Eisenbahnverwaltung, welche die letztere Benutzungsweise verbietet, setzt sich mit zweifellosen Rechtsgrundsätzen in Widerspruch, und der Richter hat sie ebensowenig zu respektiren, wie Bestimmungen von Privaten, welche dem Recht zuwiderlaufen. Es ist eine Missachtung des Rechts, wenn einem Fahrgast, der ein Retourbillet vorweist, die Benutzung desselben für die Rückfahrt aus dem Grunde versagt wird, weil er dasselbe von einem anderen erstanden hat. Rechtlich war er dazu vollkommen befugt, sein Recht ist das nämliche, wie das des ursprünglichen Erwerbers, und wie dieser wegen grundlos verweigerter Mitfahrt die civilrechtliche Klage wegen injuriöser Rechtsverletzung hat, ebenso er. Dass eine Eisenbahnverwaltung nicht die Macht hat, allgemeine Rechtsgrundsätze durch ihre Reglements oder Instruktionen an das Dienstpersonal ausser Kraft zu setzen, bedarf nicht der Bemerkung. So zweifellos das Dienstpersonal derartige Anweisungen zu beachten hat, so gänzlich bedeutungslos sind dieselben für den Richter, — sowohl für den Strafrichter.“

Auch der Ansicht, dass die Eisenbahnen durch den Aufdruck einer Bemerkung, welche das Retourbillet als persönlich erkläre, die Benutzung desselben einschränken können, tritt Rudolf von Ihering mit Entschiedenheit entgegen, die Eisenbahnen überschreiten nach seiner Ansicht damit ihre Rechtsbefugnisse, und eine solche Bemerkung sei einfach ungültig. Nur auf dem Wege der Gesetzgebung könne der Verkauf des Retourbillets verboten werden. Rudolf von Ihering hält indessen ein solches Gesetz für erfolglos und für unbillig; den gewünschten Zweck, den Verkauf von Retourbillets zu verhindern, werde man schwerlich erreichen, höchstens könne man den gewerbsmässigen Handel mit Retourbillets treffen. Für den Käufer des Retourbillets handele es sich, wenn er dasselbe im Fall der Verhinderung der persönlichen Benutzung verkaufe, nicht um einen ungerechtfertigten Gewinn, sondern um Abwehr eines Verlustes. Seine Forderung an die Eisenbahnverwaltung, dass sie an seiner statt einen anderen auf das Billet fahren lasse, sei eine vollkommen berechtigte, sie in keiner Weise beschwerende, er verlange von ihr nichts weiter als die Leistung, zu der sie sich

*) Siehe das in No. 12 d. Ztg. abgedruckte Erkenntniss.

anheischig gemacht hat; ob sie den einen oder den anderen befördert, mache für sie gar keinen Unterschied aus.

Auf seiten der Eisenbahnverwaltung dagegen handele es sich nicht um Abwehr eines Schadens, sondern um einen Gewinn und zwar einen Gewinn auf Kosten des Käufers. Auch praktische und kriminalpolitische Gesichtspunkte sprächen gegen eine solche gesetzgeberische Massregel. Ihering kommt zu folgendem Ergebniss:

„Das Verbot der Benutzung der Retourbillets seitens dritter Erwerber würde eine der verkehrtesten Massregeln sein, welche die Gesetzgebung treffen. Ob sie dagegen nicht Anlass nehmen sollte, dem gewerbsmässigen Handel mit Retourbillets, wie er sich an einigen Orten etablirt hat, auf polizeilichem und strafrechtlichem Wege zu steuern, ist eine andere Frage, die ich offen lasse. Für das reisende Publikum würde die einzige Folge davon darin bestehen, dass Personen, die nicht in der Lage sind, ihr Retourbillet selber zu benutzen, die Möglichkeit der Veräusserung erschwert würde. Völlig abgeschnitten würde sie ihnen auch dadurch nicht, wie sie es ja auch nicht soll. Dagegen gebe es ein anderes höchst wirksames Mittel, ihm ein Ende zu machen. Die Eisenbahnverwaltung bestimme, dass Retourbillets auf der Rückfahrtsstation zu einem mässigen Satze, bei dem Vortheil und Schaden zwischen ihr und dem Fahrgast ausgeglichen werden, z. B. 20 pCt. vom ursprünglichen Preise eingelöst werden können. Damit fällt für den Käufer das widerwärtige des Gedankens, sein Fahrbillet völlig nutzlos preiszugeben, hinweg, er erhält wenigstens etwas vergütet, und diese Aussicht wird ihn in den meisten Fällen abhalten, sich nach einem Privatkäufer umzusehen. Das Opfer an baarem Gelde, welches die Eisenbahn hier brächte, würde ihr dadurch reichlich ersetzt, dass sie die Retourbillets an sich zöge und um so mehr einfache Billets absetzte. Ich glaube, sie würde sich finanziell besser stehen als beim bisherigen Zustande. Der gewerbsmässige Zwischenhandel würde dadurch lahm gelegt sein."

Die Königlichen Eisenbahnbetriebsämter sind angewiesen, bei behinderter rechtzeitiger Benutzung der Retourbillets zur Rückreise dem Inhaber denjenigen Betrag zurückzuerstatten, um den das Retourbillet theurer ist als der Fahrpreis der einfachen Tour. Die „Nat.-Ztg." findet in diesem Schritt eine geeignete Grundlage zu einer sachgemässen Lösung, bezweifelt indessen, ob damit alle Schwierigkeiten vollständig gehoben wären, welche der Lösung der in Betracht kommenden rechtlich und thatsächlich verwickelten Streitfrage entgegenstehen.

Gegen den Ihering'schen Standpunkt wird in derselben Zeitung von anderer juristischer Seite Widerspruch erhoben und namentlich beanstandet, dass Ihering als erwiesen ohne weiteres voraussetze, was erst erwiesen werden soll, „nämlich die Eigenschaft der Eisenbahnbillets als „Inhaberpapiere". „Solche Eigenschaft", sagt der Einsender, „können sie unter Umständen haben. Woraufhin man aber behaupten will, dass sie sie stets haben müssen, verstehe ich nicht. Weder die Natur des Eisenbahnverkehrs, noch die Natur des Transportgeschäfts, noch das Deutsche Eisenbahn-Betriebsreglement, noch die äussere Beschaffenheit des Billets selbst scheint mir irgend etwas an die Hand zu geben, was unzweideutig für die betr. Qualität als Inhaberpapier spräche. Freilich ist das gewöhnliche Eisenbahnbillet nicht, wie die Rundreisebillets, ausdrücklich auf Namen geschrieben; aber ebensowenig enthält es irgend einen Vermerk, der auf seine Uebertragbarkeit durch einfache Weiterbegebung hindeutete. Ob man daher die eine oder die andere rechtliche Eigenschaft in ihm findet, dafür wird, glaube ich, allein der Inhalt des Fracht- oder Transportvertrags massgebend sein, wie er zwischen Eisenbahnverwaltung und Reisenden am Eisenbahnschalter geschlossen wird. Gehört es zu den erkennbaren, beiden Theilen bewussten, Vertragsbedingungen, dass die Bahn dem Käufer des Retourbillets die Rückfahrt zu ermässigtem Preise ausschliesslich für seine Person gewähren will, dann ist das Retourbillet zweifellos kein Inhaberpapier, sondern eine Vertragsbeurkundung über das zwischen zwei bestimmten Personen abgeschlossene Frachtgeschäft, die Transportbeförderung nur einer bestimmten Person betreffend. Weshalb aber für die Vertragsauslegung nicht die Reglements, Instruktionen und Verfügungen der Bahnverwaltung mit in Betracht kommen sollen, dafür möchte ein Grund schwer findbar sein. Der Strafrichter wird jedenfalls immer in concreto zu prüfen haben, welche Rechte oder Befugnisse hat die Bahn durch Annahme des Fahrpreises und Aushändigung des Retourbillets vertragsmässig an den Reisenden übertragen wollen, und inwieweit hat der Reisende in die ihm bekannten Vertragsbedingungen gewilligt? In letzterer Beziehung wird freilich dem Reisenden und dem zweiten Erwerber des Retourbillets jeder thatsächliche Irrthum über den Inhalt des Vertragsverhältnisses, und auch die bona fide Ueberzeugung von dem Besitz eines auf den Inhaber lautenden Billets subjektiv zu statten kommen. Steht aber einmal objektiv fest, dass die Bahn den ermässigten Fahrpreis nur demjenigen vertragsmässig gewährt hat, welcher persönlich innerhalb bestimmter Frist die Bahnstrecke hin und her benutzt, war dem Käufer des Retourbillets und seinem zweiten Abnehmer diese Bedingung bekannt, dann wüsste ich in der That nicht, weshalb eine geflissentliche Täuschung der Bahnverwaltung über die Erfüllung der fraglichen Identitätsbedingung weniger zum Betruge zugerechnet werden dürfte, als etwa eine Täuschung über die Beobachtung der für die Gültigkeit des Retourbillets entscheidenden Zeitfrist." — Auch diese Bemerkungen beanspruchen im übrigen nur, Zweifel gegen die Schlüssigkeit des Ihering'schen Standpunktes anzuregen, nicht aber eine Meinung apodiktisch der anderen entgegenzusetzen. Mindestens wird der Kriminalist der Betrugskontroverse gegenüber vorsichtig sich bescheiden müssen: adhuc sub judice lis est. — (Noch steht die Sache in der Hand des Richters.)

Von einem anderen, mehr praktischen Gesichtspunkt tritt eine weitere Zuschrift an die Redaktion der „National-Zeitung" in die Frage ein. In der betreffenden Zuschrift heisst es:

„Die von den Eisenbahnen getroffene Einschränkung geht dahin, dass ein Retourbillet von keiner anderen Person benutzt werden dürfe, als derjenigen, welche die Reise auf das Billet begonnen hat. Es ist also Voraussetzung dieser Vorschrift, dass es stets — objektiv — feststeht, welche Person die Reise auf das Billet begonnen hat. Es lässt sich aber an folgenden Beispielen erweisen, dass diese Voraussetzung irrig ist. Auf die Nachricht einer Erkrankung reisten zwei Schwestern des Kranken mit dem Entschlusse zu ihm, dass die eine zur Pflege längere Zeit verbleiben, die andere am nächsten Tage zurückkehren solle. Wer die Pflegerin sein wird, darüber soll der Kranke erst selbst entscheiden. Deshalb lösen die Schwestern ein einfaches und ein Retourbillet, das letztere soll die am nächsten Tage Zurückkehrende benutzen. In gleicher Art können zwei Socien eine Geschäftsreise machen, die den einen alsbald, den anderen später zurückkehren lässt. Oder: Ein Fabrikbesitzer lässt sich aus einer anderen Stadt 100 Arbeiter auf zweitägige Probearbeit in der Absicht kommen, die 30 brauchbarsten Arbeiter dauernd zu behalten; es werden infolge dessen 30 einfache und 70 Retourbillets gelöst. Stellt man nun in diesen Fällen die Frage: wer hat mit dem Retourbillet die Fahrt begonnen? so muss man offenbar antworten: überhaupt keine bestimmte Person. Daraus ergibt sich aber, dass es im Wesen der Eisenbahnretourbillets nicht minder wie der Eisenbahnbillets überhaupt liegt, dass es nicht nothwendig eine bestimmbare Person sein muss, welche die Reise mit einem bestimmten Billet beginnt. Folgt dies aber aus dem Wesen des Billets, so ist es einflusslos, dass die Fälle, in denen diese Art der Benutzung stattfindet, die Ausnahme bilden. Eine Vorschrift, welche die Person des ersten Benutzers entscheidend sein lassen will für die künftige Benutzung, setzt sich mit dem Wesen des Eisenbahnbillets allgemein in Widerspruch, weil es zu diesem Wesen gehört, dass es eine bestimmbare Person des ersten Benutzers überhaupt nicht zu geben braucht. Deshalb kann die Vorschrift überhaupt nicht zur Anwendung gelangen."

Von einer dritten Seite schreibt man derselben Zeitung: „Trotz aller Bestimmungen der Eisenbahnreglements über die Unveräusserlichkeit der Retourbillets dürfte zunächst die Thatsache unbestreitbar sein, dass am Schalter zwischen dem Käufer eines Billets und der Bahnverwaltung ein Vertrag über die Beförderung einer bestimmten Person nicht geschlossen wird. Ob der Käufer eines Billets dasselbe für sich oder für einen anderen kauft, bleibt am Schalter unerörtert. Auch dann, wenn es gar nicht zweifelhaft ist, dass der Käufer des Billets dasselbe nicht für sich haben will, wird eine Person, welche aus dem Billet berechtigt sein soll, nicht festgestellt. Die Absicht der Kontrahenten geht auch nicht etwa dahin, dass die Person aus dem Billete berechtigt sein soll, welche entweder selbst am Schalter gekauft hat oder die Rechte des Käufers von demselben als Auftraggeber, Cessionar oder sonst durch Vertrag erworben hat. Denn wäre dies die Absicht des Kontrahenten, so würde die Bahnverwaltung von dem Inhaber des Billets den Nachweis fordern können, dass er der Käufer sei oder dass die Rechte des Käufers durch Vertrag auf ihn übertragen seien; mindestens müsste die Bahnverwaltung durch den Nachweis, dass ein solcher Rechtserwerb nicht stattgefunden habe, den Inhaber des Billets von der Benutzung desselben ausschliessen dürfen. Zweifellos ist aber auch derjenige, welcher ein vom Käufer, etwa weil dieser die beabsichtigte Reise aufgegeben hat, weggeworfenes Billet sich aneignet, zur Benutzung desselben berechtigt, und kann doch in diesem Falle von einer Uebertragung der Rechte des Käufers auf den jetzigen Inhaber nicht die Rede sein. Der Inhalt des am Schalter geschlossenen Vertrages geht also lediglich dahin, dass der Inhaber des Billets berechtigt sein solle, die auf dem Billet bezeichnete Bahnstrecke innerhalb der bezeichneten Zeit zu durchfahren. Diesem Inhalte des Vertrages entspricht die Form der Urkunde (des Billets), welche den aus derselben Berechtigten nicht nennt.

Reglementarische oder beim Verkauf ausbedungene Unübertragbarkeit ist für den späteren Inhaber des Billets selbst dann ohne Wirkung, wenn das Billet den Vermerk dieser Unübertrag-

barkeit trägt. Dieser Vermerk würde sich darstellen als eine Vertragsklausel, nach welcher die Urkunde von der Zeit ihrer ersten Benutzung ab die Eigenschaft eines Inhaberpapiers verlieren soll. Wenn die beregte Klausel in dem Retourbillet überhaupt eine rechtliche Wirkung zu äussern vermag, so kann es nur die sein, dass die Eisenbahnverwaltung berechtigt sein will, das ausgegebene Billet nach Beginn der Benutzung aus einem Inhaberpapier in ein Namenpapier zu verwandeln, d. h. das Billet durch Aufschrift des betreffenden Namens so zu verändern, dass die aus dem bisherigen Inhaberpapier fortan allein berechtigte Person aus dem Billet zu erkennen ist. So lange solche Veränderung mit dem Billet nicht vorgenommen ist, wird ohne Furcht vor dem Strafrichter das Retourbillet beliebig veräussert, erworben und benutzt werden können. Uebrigens würde ein Strafverfahren auch schon durch die Thatsache ausgeschlossen werden, dass der Erwerber des Retourbillets sich trotz des entgegenstehenden Vermerks auf dem Billet zur Benutzung desselben berechtigt gehalten hat."

Wir theilen zunächst referirend — ohne eine eigene Ansicht zu äussern — diese Ausführungen mit, um zu weiterer Besprechung dieser praktisch wichtigen Rechtsfrage anzuregen. Jedenfalls liegt es im allgemeinen Interesse, dass auf dem Wege der Rechtsprechung die Frage endgültig entschieden wird.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Bau der Orientbahnen.

Diese Bahnen, deren Ausbau bekanntlich der Berliner Vertrag vom Jahre 1878 anordnete und in deren Angelegenheit im Frühjar 1881 im Ministerium des Auswärtigen in Wien die berühmte Conference à quatre abgehalten wurde, welche als Termin für den Ausbau dieser Bahnen den 15. Oktober des Jahres 1886 festgesetzt hat, nähern sich endlich ihrer Verwirklichung. Es ist nämlich den Bemühungen unseres Botschafters, Baron Calice, gelungen, dass die Arbeiten der Budapest-Konstantinopler Eisenbahn, deren Länge 1500 km beträgt und die der viel kürzern Linie, welche in Salonichi im Hafen des Aegeischen Meeres endet, noch im laufenden Jahre begonnen werden. Beide Linien sind von hoher internationaler Bedeutung, erstere bringt uns der Balkan-Halbinsel näher, letztere ist besonders darum wichtig, weil sie den Personen- und Postverkehr, welcher jetzt über Brindisi nach Indien sich bewegt, um 1½ Tage abkürzt. Damit erstere Linie wirklich für unsern Handel von günstigem Einflusse werde, ist es nothwendig, dass wir auch die Kraft und Geschicklichkeit besitzen, diesen ausserordentlichen Vortheil für uns auszunutzen, um so unserem Handel ein ganz neues Gebiet zu erschliessen. Beide Endstationen sind schon seit langer Zeit vom Europäischen Handelsverkehr aufgesucht worden und sind ganz geeignet, das Emporium des Levantinischen Handels zu werden. In Salonichi hatte im Jahre 1868 die Einfuhr einen beiläufigen Werth von 8 Millionen Gulden, in den letzten Jahren aber schon über 10 Millionen Gulden. Die Ausfuhr betrug im Jahre 1868 17 Millionen Gulden, im Jahre 1880 hingegen wegen des Krieges 7 Millionen Gulden. Doch hat sich seither die Ausfuhr stetig gehoben. Die Haupt-Exportartikel der Türkei sind: Getreide, Tabak, Hanf, Meerschaum, Leder, Schafwolle, Seide, Rosenöl, Opium und verschiedene Gewürze. Einfuhrartikel: Steinkohle, Eisen, Stahl, Kaffee, Baumaterial, Papier, Mehl, Wein, Bier, Zucker, Spiritus, Zündstoffe, Glaswaaren, Felle, Seilerwaaren, ärztliche Instrumente, Parfüms, Möbeln, Waffen, Kleider, Modeartikel und Quincaillerie u. s. w.; doch ist dieses Gebiet, wie bereits bemerkt, für den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Handel fast erst zu erobern, da uns sonst England und Russland ganz verdrängen, welche bereits dort festen Fuss zu fassen versuchen, um dergestalt die Vortheile des mit so grossen Opfern seitens unserer Monarchie erzielten Ausbaues der Orientbahnen sich allein zu sichern. Den jüngsten Nachrichten zufolge haben die Arbeiten grösstentheils auf allen Sektionen am 20. Juli dieses Jahres begonnen und mussten sich die Unternehmer verpflichten, ihre Arbeiten bis 1. Juli 1886 beendet zu haben. Zwischen dem 1. Juni und Oktober 1886 sollen sodann die Arbeiten für die Stationslokalitäten und die übrigen von der Administration selbst zu besorgenden Arbeiten fertiggestellt werden. Die Ottomanische Regierung legt ein aufrichtiges Bestreben an den Tag, die Arbeiten rasch vor sich gehen zu lassen.

Staatsverträge betreffend die Bahn Stryj-Beskid-Munkács.

Das „Oesterreichische Centralblatt für Eisenbahnen" vom 25. Juli d. J. veröffentlicht die zwischen den Regierungen beider Reichshälften am 7. Mai 1884 getroffenen Vereinbarungen bezüglich der genannten Bahn und zwar a) über die Modalitäten, unter welchen der Beschluss der Eisenbahn Stryj-Beskid an die Eisenbahn Munkács-Beskid in baulicher Beziehung durchzuführen ist; b) die Bedingungen des Anschlussverkehres der Eisenbahn Stryj-Beskid an die Eisenbahn Munkács-Beskid; c) Bestimmungen bezüglich der Betriebsführung der Eisenbahnstrecke Lawoczne-Landesgrenze und bezüglich der gemeinsamen Benutzung des Bahnhofes Lawoczne (Grenzstation).

Strassendampfer in Oesterreich.

Ausser der in Triest schon seit sieben Jahren in Verwendung stehenden Strassenlokomotive des „stabilimento tecnico triestino" werden, dem „C. f. E. u. D." zufolge, bisher Strassendampfer, d. i. Lokomobile ohne fix eingesenkte Fahrbahn, nur noch in den Verwaltungsbezirken Chotebor, Mies und Tabor, theils zu Oekonomie-, theils zu Transportzwecken, benutzt. Was den Einfluss des Verkehrs von Dampfern auf den Zustand der Strassen betrifft, so hat sich derselbe insofern einigermassen schädlich erwiesen, als die Reibung zwischen Fahrbahn und Radrinne eine ziemlich beträchtliche ist, was seinen Grund zum Theil in der Konstruktion der Radfelgen, zum Theil aber auch in der Qualität des Schotters resp. des Pflasters, findet.

Der Bau von Vizinalbahnen in Ungarn.

Mehr als 800 km solcher Bahnen werden in diesem Jahre in Ungarn in Betrieb gesetzt werden, darunter kleine Linien von 40—100 km Länge. Diese rapide Entwickelung des Vizinalbahnwesens findet ihre Ursache in der Erkenntniss der Nothwendigkeit der rascheren und billigeren Verfrachtung der in der Ungarischen Tiefebene geernteten Cerealien. Die Regierung erleichtert diese Entwickelung durch Gewährung von Steuerbefreiungen, mitunter auch von Krediten gegen Uebernahme von Aktien, welche letztere von den interessirten Grossgrundbesitzern in der Regel vollständig gezeichnet werden; viel trägt auch das Entgegenkommen der Mitglieder des Schienenkartells durch Kreditirung von Schienen unter den koulantesten Bedingungen hierzu bei.

Wie bereits erwähnt, beabsichtigt die Regierung eine Gesetzesvorlage wegen weiterer Erleichterungen für den Bau von Vizinalbahnen u. z. insbesondere dahin der nächsten Reichstagssession zu unterbreiten, dass die Munizipien Lasten auf grössere Zeitdauer und dadurch Beitragsleistungen auf längere Termine in Aktien übernehmen. Zugleich soll ein präzises Bedingnissheft für die Konstruirung und Einrichtung solcher Bahnen festgestellt werden, welches nicht nur für die Konzessionäre bindend, sondern auch als Richtschnur für die politischen Behörden bei der Beurtheilung der ihnen vorgelegten Bahnprojekte dienen soll, damit nicht derartige Forderungen gestellt werden, welche für Normalbahnen ihre Berechtigung haben, bei Vizinalbahnen hingegen ausser Acht gelassen werden können und nur unnöthigerweise die Kosten vermehren.

Tariferleichterungen für Ungarische Holzproduzenten.

Die Landeskonferenz der Ungarischen Holzproduzenten richtete vor kurzem ein Memorandum an die Regierung wegen Tariferleichterungen. Dieses Memorandum beantwortete der Kommunikationsminister im wesentlichen wie folgt:

Von jenen Bahnen, bezüglich deren Tarife mir nicht das unbedingte Verfügungsrecht zusteht, namentlich von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und der Pest-Fünfkirchener Eisenbahn waren im Lokalverkehr keine weitergehenden Konzessionen zu erreichen, als die im Nachstehenden angegebenen: Die Südbahn-Gesellschaft hat bisher die Gewährung jeder Konzession abgelehnt. Trotzdem habe ich im Interesse der Ungarischen Holzindustrie und des Handels die genannte Bahngesellschaft aufgefordert, dass sie die Oesterreichischen und Ungarischen Holzprodukte wenigstens einer gleichen Behandlung theilhaftig werden lasse, und dass sie von ihren diesfälligen Verfügungen mir Bericht erstatten möge. Im Anschlussverkehre waren die Wünsche wohl nicht im vollem Masse zu erfüllen, doch machen die Konzessionen der Eisenbahnen es möglich, dass das Oberungarische Holz insbesondere in Gegenden jenseits der Donau heimisch, respektive dass dasselbe gegenüber dem ausländischen Holze konkurrenzfähig gemacht werde. Die Eisenbahnen werden im Anschlussverkehre nachstehende Einheitstarife anwenden: Von den Stationen am linken Donauufer der Ungarischen Staatsbahnen und von den Stationen der Ungarischen Nordostbahn auf die Stationen der am rechten Donauufer liegenden Eisenbahnen — mit Ausschluss von Kelenföld — werden die Lokaltarife der Ungarischen Staatsbahnen ohne Unterbrechung acceptirt, wobei noch an Stelle der bei den Lokaltarifen der Ungarischen Staatsbahnen einbezogenen Manipulationsgebühr pro Kilometer und pro 100 kg 2 kr. Manipulationsgebühr eingehoben wird. Im Verkehre der Ungarischen Nordostbahn mit den am linken Donauufer liegenden Stationen der Ungarischen Staatsbahnen bis zum Uebergangspunkte wird der Lokaltarif der Ungarischen Staatsbahnen berechnet. Im Verkehre mit Szegedin werden die Ungarischen Staatsbahnen und die Nordostbahn auf Basis der Gesammtentfernung pro 100 kg und pro Kilometer 0,12 kr. und 2 kr. Manipulationsgebühr und Steuern einheben. Die Szamosthal-Eisenbahn wird bei einer Entfernung von unter 75 km nach 100 kg und pro Kilometer 0,35 kr., bei einer Entfernung von 75 bis 150 km aber 0,20 kr. rechnen. Die Pest-Fünfkirchener Eisenbahn wird bei einer Entfernung von mehr als 100 km pro 100 kg und Kilometer 0,16 kr. und 4 kr. Manipulationsgebühr und Steuer einheben und stellt im Transitoverkehre, insoweit sie hier im eigenen Wirkungskreise verfügen kann, noch

weitergehende Begünstigungen in Aussicht. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahngesellschaft wird bis zur Station Steinbruch den Lokaltarif der Ungarischen Staatsbahnen in Anwendung bringen. Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird zu den Stationen am rechten Donauufer pro 100 kg und Kilometer 0,15 kr. und 2 kr. Manipulationsgebühr und Steuer berechnen, im Verkehre mit Szegedin aber bei einer Entfernung von 100 km und darüber anstatt 0,15 kr. den Einheitssatz von 0,12 kr. acceptiren. Was den Exportverkehr anbelangt, so war insbesondere der Wunsch nicht zu erfüllen, dass die ermässigten Tarife auch in jenem Exportverkehre, welcher mittelst Wasserstrasse fortgesetzt wird, Anwendung finden mögen, und zwar war dies aus prinzipiellen Gründen nicht möglich. Ebenso war von den Eisenbahnen, welche nur auf kleinen Strecken an dem Verkehre theilnehmen, nicht zu fordern, dass sie den verlangten Einheitssatz acceptiren sollen; es wurde im allgemeinen im Verkehre mit Wien, Serbien, Rumänien, Deutschland und Fiume pro 100 kg und pro Kilometer ein Einheitssatz von 0,12 kr. festgesetzt mit folgenden Detailbestimmungen: Bei einer Entfernung bis 100 km wird der Lokaltarif der Ungarischen Staatsbahnen, bei einer Entfernung von 100 bis 300 km der obige Einheitssatz von 0,12 kr. und pro 100 kg Manipulationsgebühren von 2 kr., bei einer Entfernung von mehr als 300 km aber gleichfalls der Einheitssatz von 0,12 kr. pro 100 kg, 1 kr. Manipulationsgebühr und entsprechende Transportsteuer Anwendung finden. Diese Begünstigung wird von den Ungarischen Staatsbahnen im Verkehre mit Wien nur bei jenen Stationen gewährt, welche von Bruck mindestens 330 km entfernt sind. Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird bei einer Entfernung von unter 100 km 0,15 kr. rechnen und im Verkehre mit Deutschland den Ruttek-Oderberger Tarif anstatt auf Basis einer Entfernung von 122 km auf einer solchen von 136 km festsetzen. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft wird im Verkehre mit Fiume und Serbien den Einheitssatz von 0,12 kr. bei einer Entfernung von mindestens 250 km berechnen mit einem Zuschlage von 3,5 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg. Im Verkehre mit Rumänien pflegt die genannte Gesellschaft einen noch geringeren Einheitssatz als obigen anzuwenden.

Die Bauten der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Auf Grund verschiedener Gesetze sind noch 432,8 km Staatsbahnen zu bauen, und zwar:

die Linien der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn:	
Iglau-Ober-Cerekwe-Neuhaus-Wessely	92,7 km
Horazdiowitz-Schüttenhofen-Klattau	60,0 „
Ober-Cerekwe-Pilgram-Tabor	66,0 „
Tabor-Mühlhausen-Pisek-Razice	61,0 „
Janowitz-Neugedein-Taus	31,0 „
die Linie Stry-Beskid	79,5 „
die Linie Herpelje-Triest (inklusive Rivabahn)	22,0 „
die Linie Siverich-Knin	20,6 „
Zusammen	432,8 km

Hiervon befanden sich Ende Juni 120,1 km im Baue und 183,7 km in den Vorstadien des Baues, während bezüglich 129 km noch nicht einmal die Baueinleitungen getroffen waren. Dies geht aus dem im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifff." enthaltenen Berichte über den Stand der Bau- und Projektirungsarbeiten auf den Oesterreichischen Staatsbahnen mit Ende Juni 1885 hervor, auf welchen wir Raummangels wegen verweisen müssen.

Eisenbahnverkehr im Juni und im I. Semester 1885; Vergleich mit dem Jahre 1884.

Im Monat Juni 1885, und zwar am 1., wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben: Die 3,76 km lange Lokalbahn Rudelsdorf-Landskron und die 20,2 km lange Vizinalbahn Esztergom-Nána-Csata der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Im Monat Juni 1885 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 6 064 098 Personen und 4 812 984 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 931 408 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 865 fl. Im gleichen Monate 1884 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 5 298 755 Personen und 4 815 163 t Güter 18 342 571 fl. oder pro Kilometer 892 fl.; daher resultirt für den Monat Juni 1885 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 3 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze im ersten Semester 1885 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 113 290 746 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 111 146 150 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die Zeitperiode vom 1. Januar bis 30. Juni 1885 21 812 km, für denselben Zeitraum 1884 dagegen 20 547 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die genannte Periode 1885 auf 5 194 fl. gegen 5 409 fl. im Vorjahre, das ist um 215 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet pro 1885 auf 10 388 fl. gegen 10 818 fl. pro 1884, das ist um 430 fl. oder in beiden Fällen um 4 pCt. ungünstiger.

Die Ungarische Weizenernte.

Es herrscht noch immer auf den massgebenden Getreidemärkten unserer Monarchie eine wohl nicht so bald zur Ruhe gelangende Fluktuation in den Preisen dieser wichtigsten Cerealiengattung. Es ist zwar nach den aus fast allen Theilen Ungarns einlangenden Berichten evident, dass dieses Land eine mehr als mittelgute Ernte in Weizen hat, dass insbesondere die Qualität der Frucht eine vorzügliche ist. Dagegen lassen sich im Momente die Ausfuhrchancen ziemlich ungünstig an. In erster Linie wirkt wieder die Russische Konkurrenz abträglich. Die Russischen Getreidehändler haben seit Eröffnung der Schifffahrt fortwährend Preiskonzessionen gemacht und namentlich viel Waare nach dem Hafen von Rotterdam geworfen, zu 14 bis 15 *M.* pro 100 kg, was einen bisher noch nicht dagewesenen billigen Preis bedeutet. Durch solche Herabsetzung des Preises ist es den Russischen Getreidehändlern gelungen, selbst die Amerikanische Konkurrenz zu besiegen. Russland hat noch von der letzten Ernte her gewaltige Vorräthe. Ausserdem aber melden auch Norddeutschland, Süddeutschland, Frankreich und theilweise auch Cisleithanien einen günstigen Erntestand. In Erkenntniss dieser Thatsachen beginnt nun auch die Getreidebörse in Budapest und Wien eine einschneidende Preisregulirung vorzunehmen.

Prozess des Staates gegen die Südbahn-Gesellschaft.

Die Klage, welche die Staatsverwaltung gegen die Südbahn wegen der Kaufschillings-Rückzahlung für die Linie Wien-Triest bei dem für diesen Streitfall designirten Schiedsgerichte anstrengte, wurde der Südbahn am 15. Mai d. J. zugestellt. Nach der Prozessordnung für das Schiedsgericht, welche zwischen den beiden Streittheilen schon im Jahre 1883 vereinbart worden ist, hat die Südbahn binnen 60 Tagen nach Zustellung der Klage die schriftlichen Einwände zu erstatten. Diese Frist, welche also am 15. Juli endigte, kann aus wichtigen Gründen verlängert werden, und in der That ist auch eine solche Fristverlängerung vom Schiedsgerichte bewilligt worden. Bisher hat die Südbahn ihre Einwendungen noch nicht erstattet; dieselben sind aber soweit vorgearbeitet, dass die bezügliche Satzschrift demnächst schon dem Vertreter der Staatsverwaltung insinuirt wird. Nur diese Prozessschrift ist obligatorisch. Dem Schiedsgerichte steht es indess frei, beide Parteien zu einer weiteren schriftlichen Aeusserung, für welche die unerstreckbare Frist von je höchstens 30 Tagen zu bestimmen kommt, aufzufordern. Mehr Schriften sind in keinem Falle zu wechseln. Das Schiedsgericht kann aber überdies beide Theile zu einer Tagsatzung vorladen. Die Schiedsrichter sind verpflichtet, binnen 60 Tagen vom Tage des geschlossenen Verfahrens den beiden Streittheilen ihren einhelligen oder divergirenden Spruch sammt Gründen schriftlich bekannt zu geben. Für den letzteren Fall ist die Entscheidung durch einen dritten Schiedsrichter, welchen die beiden Schiedsrichter namhaft machen müssen, vorgesehen. — Mit der Verfassung der Streitschriften ist seitens des Staates der Hof- und Ministerialrath Dr. Leddihn im Handelsministerium und seitens der Südbahn der Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Schiff betraut. (Wir dürften bald in der Lage sein, über die wesentlichsten Punkte dieser Streitschriften zu referiren.)

Die Rumänische Regierung und die Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Die deren Vertreter von der genannten Regierung gestellte 10tägige Frist für die Untersuchung des Bau- und Betriebsstandes der Rumänischen Linie dieser Bahn ist verstrichen, ohne dass eine Aeusserung Rumäniens wegen der Erwerbung oder Betriebsübernahme der fraglichen Linie erfolgt wäre. Die früheren Verhandlungen zwischen beiden haben, wie bekannt, zu keinem befriedigenden Resultate geführt. Der Rumänischen Regierung ist an der Einlösung dieser Linie viel gelegen, da diese allein nur von dem ganzen durch die Rumänische Staatsverwaltung mit einem grossen Kostenaufwande eingelösten Schienennetz sich noch in Privathänden befindet. Andererseits kann weder die Oesterreichische Regierung noch die Lemberg-Czernowitzer Bahn (vide die weiter folgende Notiz) auf die von der Rumänischen Regierung gestellten Ansprüche eingehen, nachdem diese keine ausreichende Garantie bietet.

Die Superdividende der Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Anlässlich der vorerwähnten Verhandlungen mit der Rumänischen Regierung kommen die Polnischen Blätter auf die auch in dieser Zeitung mitgetheilte Dividende dieser Bahn deshalb zurück, um deren Bedeutung und die Verdienste ihrer Verwaltung ins gehörige Licht zu setzen. So schreibt der von der Aristokratie Galiziens patronisirte „Przeglod" unter anderem folgendes: Die Superdividende von 3 fl. pro Aktie für das verflossene Jahr ist ein wichtiges Ereigniss nicht nur für die Aktionäre dieser Gesellschaft, sondern auch für den Oesterreichischen Eisenbahnkredit. 14 Jahre sind seit jener Zeit verstrichen, als die Lemberg-Czernowitzer Bahn in der Lage war, eine Superdividende auszuzahlen. Seit dieser Zeit hatte sich das Aktien-

erträgniss nur auf 5 pCt. beschränkt und die Gesellschaft befand sich ausserdem in der Nothlage, eine Schuld zu kontrahiren und mit der sich stets steigernden Konkurrenz zu kämpfen. Dass nun diese Bahn sich trotzdem von der Schuld zu befreien und ihren Aktionären für das Jahr 1884 die ganze Dividende in der Höhe von 13 fl. (6½ pCt.) auszuzahlen vermochte, ist eine ausserordentlich freudige Erscheinung, nachdem es sich hier um eine die Staatsgarantie geniessende Eisenbahn, daher auch um den Oesterreichischen Staatskredit handelt. Der Umstand, dass die Gesellschaft die Superdividende in den ersten Jahren ihres Bestandes gezahlt hatte, erklärt sich daraus, dass das Investitionskapital ihrer Oesterreichischen Linien ursprünglich kleiner bemessen war, als dasselbe mit Rücksicht auf die Garantiehöhe sein sollte; jedoch entfielen diese Ersparnisse mit der Verlängerung der Eisenbahnlinien von selbst. Inzwischen verwendete die Verwaltung diese Garantieüberschüsse zu Investitionen und verschaffte sich seiner Zeit einen Wagenpark, welcher einen Fonds repräsentirt und sich durch Vermiethung von Wagen an die Nachbarstaaten bis jetzt gut fruktifizirt.

Eröffnung der Lokalbahn St. Pölten-Tulln.

Am 3. August 1885 ist die Lokalbahn St. Pölten-Tulln mit den Stationen Viehofen-Fabrik, Unter-Radlberg, Herzogenburg, Getzersdorf, Traismauer, Sitzberg, Atzenbrugg, Michelhausen, Judenau, sowie den Haltestellen Viehofen, Gemeinlebarn, Trasdorf, und Tulln dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die genannten Stationen gelangen für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Tulln für den Personen- und Gepäckverkehr, die übrigen Haltestellen jedoch nur für den Personenverkehr zur Eröffnung. — Den Betrieb führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die vorstehend berichtete Schwankung in den Anschauungen der Geschäftswelt über die Eventualität und Höhe des diesjährigen Weizenexportes hat auch eine retrograde Wirkung auf den Aktienkours unserer exportirenden Bahnen bewirkt. So notiren Carl-Ludwig 243,75, Nordwest 168,25, Elbethal 165,25, Staatsbahn 297,50, Südbahn 134 und Kaschau-Oderberger 150,75; nur Ferdinands-Nordbahn (2372) verfolgt angesichts der ausserordentlichen Generalversammlung eine steigende Tendenz. Die bei der Subskription stark überzeichneten neuen 3prozentigen Prioritäten der Oesterreichischen Staatsbahn fanden an der Börse eine sehr günstige Aufnahme. Diese Einführung erfolgte zum Kourse von 376¼ Francs, was zum letzten Durchschnittskourse des vista Paris (49,62½) einen Preis von 186,71 fl. für die auf 500 Francs lautende Obligation ergibt. Die neuen Prioritäten stellen sich, was Kourse und Rentabilität anbelangt, im Vergleiche zu den gleichverzinslichen Staatsbahn-Obligationen der früheren Emissionen für das Publikum wesentlich günstiger. So notiren die 3prozentigen Staatsbahn-Prioritäten erster Emission 197,40 und rentiren mit 3,77 pCt., jene der 1874er Emission 193,25 (3,85 pCt.), des Ergänzungsnetzes 190,50 (3,90 pCt.), während sich die neuen Obligationen beim Preise von 186,71 mit knapp 4 pCt. verzinsen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4102 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Anbringung von Schraubenkuppeln an den Wagen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 4136 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den Situationsplänen verschiedener im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau eröffneter Strecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 4137 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 4168 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Errichtung einer Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 4184 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 3 der Veränderungs-Nachweisung zu der Vereinskarten-Liste vom 1. Mai 1885 (abgesandt am 4. d. Mts.).

Die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft

nach deren Geschäftsbericht pro 1884.

Das Netz der Südbahn zerfällt in 4 Gruppen, von denen die erste die Linien: Wien-Triest-Cormons mit den Zweigbahnen Mödling-Laxenburg und Neustadt-Ungarische Grenze (636,637 km), Bruck-Leoben (17,029 km), St. Peter-Ungarische Grenze (52,055 km), Pragerhof-Ungarische Grenze (52,441 km) und Steinbruck-Kroatische Grenze (50,804 km), in Summa 808,966 km umfasst.

Die II. Gruppe umfasst die Ungarischen Linien und enthält die Linien Ungarische Grenze-Kanizsa-Ofen (278,148 km), Stuhlweissenburg-Uj-Szöny (80,354 km), Ungarische Grenze-Oedenburg-Kanizsa (192,526 km), Keresztur-Barcs (71,063 km), Kroatische Grenze-Sissek-Galdovo (76,772 km) und Ungarische Grenze-Fiume (2,387 km), zusammen 701,250 km.

Die III. Gruppe der Kärntner Linien besteht aus den Strecken Marburg-Klagenfurt-Villach (165,216 km) und Villach-Franzensfeste (209,150 km), zusammen 374,366 km.

Die IV. Gruppe umfasst die Tiroler Linien und zwar die Strecken Kufstein-Innsbruck (73,704 km), Innsbruck-Bozen (125,239 km) und Bozen-Italienische Grenze (106,768 km), zusammen 305,711 km.

Diese 4 Gruppen der Hauptlinien umfassen ein Netz von 2 190,293 km, zu welchen noch die Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben (6,680 km) und (die elektrische Bahn) Mödling-Vorderbrühl mit 2,943 km, zusammen 9,623 km treten.

Ausserdem hat die Südbahn noch 238,105 km der nachfolgend aufgeführten Linien — welche Eigenthum fremder Gesellschaften sind — in Betrieb genommen: Wien (Meidling)-Pottendorf-Wiener Neustadt-Grammat-Neusiedl (65,270 km), Leoben-Vordernberg (15,2 km), Graz-Köflach und Lieboch-Wies (90,960 km), Güns-Steinamanger (17,083 km), ferner die K. K. Staatsbahnen Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg (11,494 km). In Summa umfasst das gesammte Netz, welches der Betriebsleitung der Südbahn unterstellt ist, 2 438,021 km.

Die im Betriebe befindliche elektrische Bahn Mödling-Vorderbrühl soll bis zur Hinterbrühl um 1,559 km verlängert werden und waren die Tracirung und die Detailprojektverfassung bereits vorgenommen, weiter ist der Bau der normalspurigen Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg (30,98 km) — deren Konzession vom 2. Juni 1884 datirt — in Angriff genommen. (Am 10. Juli inzwischen eröffnet. Die Red.) Mit dem Konzessionär der Lokal-Lokomotiveisenbahn Barcs-Pakrac sammt Flügelbahnen von Suchopolje nach Slatina und von Bastaji nach Zdenci wurde wegen Uebernahme des Betriebes dieser Linien durch die Südbahn ein Vertrag abgeschlossen.

Die Betriebsresultate des Jahres 1884 zeigen im Personen-, Eilgut- und Viehverkehr eine Zunahme, dagegen im Frachtverkehr einen Ausfall, die direkten Betriebseinnahmen haben gegenüber den Gesammteinnahmen des Vorjahres 0,784 pCt. weniger betragen, dagegen hat sich der Betrag aus verschiedenen Einnahmen erhöht und es reduzirt sich die Mindereinnahme hierdurch auf 0,432 pCt. Die Abnahme im Güterverkehr betrifft zum grössten Theile die Gruppe der Cerealien, von welcher allein rund 10 000 Wagen weniger befördert wurden. Der reine Frachtverkehr ist von 5 757 966 t in 1883 auf 5 670 803 t oder um 87 163 Tonnen gesunken und hat sich um 1,51 pCt. reduzirt.

Infolge der grossen Regiebauten, welche in Innsbruck und in den Stationen der Wiener Lokalstrecke, dann anlässlich der Flusskorrektionsarbeiten im Etsch-, Rienz- und Drauthale etc. vorzunehmen waren, ist die Zahl der taxirten Regiegüter um 101 020 t gestiegen. Da diese Kategorie von Transporten durchschnittlich zu einem Tarif von 1,55 kr. pro Tonne und Kilometer befördert wurde, so drückte dieser niedrige Tarif den Durchschnittstarif aller Güter.

Im übrigen haben beim Frachtenverkehre im abgelaufenen Jahre drei wichtige verkehrspolitische Momente eine massgebende Rolle gespielt:

1. Die Eröffnung der Arlbergbahn,
2. jene der Linie Budapest-Uj-Szöny (Wien) und
3. die Uebernahme der Alföldbahn in den Staatsbetrieb.

Während die zwei letzteren Momente den Frachtverkehr nachtheilig beeinflussten, da diese Linien einerseits in direkte Verkehrsgebiete der Südbahn eingreifen, andererseits den Zufuhrkreis der gesellschaftlichen Linien einengen, erweitert die Arlbergbahn das Verkehrsgebiet der Südbahn und erschliesst ihm neue Hilfsquellen. In der kurzen Zeit seit der Betriebseröffnung konnte dieselbe ihre Leistungsfähigkeit und ihre Rückwirkung auch auf den Frachtverkehr noch nicht vollständig bewähren, umsoweniger als der Export an Getreide und Mehl während dieser Kampagne ein sehr geringer war.

Zur Hebung des Güterverkehres wurde das Lagerhauswesen möglichst unterstützt und es sind in Barcs, Marburg und Innsbruck Entrepots entstanden. Auch die Einrichtung neuer Industrieetablissements an den Südbahnlinien wurde thunlichst gefördert.

Der Verkehr in den beiden Hafenplätzen Triest und Fiume unterschied sich darin, dass der Verkehr von Triest in der Aufgabe sich zwar um 5 pCt. erhöht, in der Abgabe jedoch um 7,7 pCt. verminderte, während der Verkehr von Fiume in beiden Richtungen eine Zunahme erfahren hat.

Die Abnahme in Triest ist, insbesondere bezüglich der Artikel Petroleum und Reis, durch theilweise Ueberlenkung an Fiume entstanden, und zwar infolge der in Fiume errichteten und staatlich unterstützten betreffenden Lokalindustrien. Triest hat ferner eine erhebliche Abnahme in der Zufuhr von Cerealien

erlitten, indem infolge der internationalen Getreidekonjunktur überseeische Provenienzen auch in Triest gegenüber Ungarischen Provenienzen immer mehr und mehr das Feld behaupteten. Eine ziemlich bedeutende Verminderung und zwar um ca. 2 000 Wagen hat Triest in der Abgabe von Brenn- und Werkholz, sowie Fassdauben erfahren. Befriedigend war der Zuckerverkehr, welcher eine neuerliche Steigerung von 14 893 t zeigt, ebenso der Export mehrerer Industriebranchen, welcher ebenfalls steigende Quantitäten aufzuweisen hat.

Es ist jedoch die Erwartung gerechtfertigt, dass die gesammte Abnahme des Verkehres in Triest, welche 3,7 pCt. des Triester Gesammt-Güterverkehres beträgt, sich nicht allein ausgleichen, sondern sogar einer Steigerung Platz machen wird, insbesondere wenn der Aussenhandel durch die Wahl Triests als Kopfstation der subventionirten Deutschen Dampferlinien mittelbar und unmittelbar neue Impulse empfangen würde, welche diesem Emporium zu Gute kommen müssen.

Die erhebliche Steigerung des Fiumaner Verkehres, der seine ständige Quelle in dem an Massenprodukten reichen Ungarischen Hinterlande findet, ist, wie bereits gesagt, theilweise durch die Ueberlenkung des Ungarischen Verkehres von Triest nach Fiume entstanden, welch' letzteres in der daselbst für die Richtung über Gibraltar bestehenden subventionirten Dampfschifffahrt seinen Rückhalt findet. Andererseits betrifft die Zunahme des Fiumaner Adriatischen Verkehres Artikel, welche früher weder über Triest noch über Fiume ihren Weg genommen haben.

Die spezielleren Verkehrsresultate der einzelnen Bahnen sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

	Südbahn	Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädt-E.	Leoben-Vordernberger E.	Graz-Köflach	Vizinalbahn Güns-Steinamanger	K. K. Staatsbahnen	
							Unterdrauburg-Wolfsberg	Mürzzuchlag-Neuberg
Beförderte Personen . . Anzahl	9 727 372	329 056	174 875	74 861	323 754	36 227	45 745	50 178
Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt . . . . km	40,05	4,01	26,41	10,75	24,42	14,96	19,42	11,94
Befördertes Gepäck . . . . t	24 910	174	271	120	633	90	151	85
Summe der beförderten Güter „	6 505 907	22 144	740 767	266 922	826 022	13 370	48 735	59 947
Jede Tonne hat durchschnittlich durchlaufen . . . . . . km	182,87	5,69	43,70	9,99	39,10	17,00	28,42	11,67
Geförderte Tonnenkilometer pro Kilometer Betriebslänge . . .	488 422	17 186	502 996	176 937	323 697	13 333	35 322	63 485
Einnahmen.								
Aus dem Personenverkehr . . fl.	9 592 573	35 706	89 298	21 698	141 277	16 643	21 066	13 651
pro Kilometer Bahnlänge . „	4 380	5 100	1 373	1 446	1 552	979	554	1 241
Nebenerträge . . . . „	378 482	364	1 710	435	4 632	649	716	270
Totaleinnahme . . . . „	9 971 055	36 070	91 008	22 133	145 909	17 292	21 782	13 921
pro Kilometer Bahnlänge . „	4 552	5 152	1 400	1 475	1 603	1 017	573	1 265
Aus dem Güterverkehr . . „	28 881 758	7 784	952 030	179 923	1 349 199	13 030	44 634	37 905
pro Kilometer Bahnlänge . „	13 188	1 112	14 646	11 994	15 320	766	1 174	3 445
Verschiedene Einnahmen . . „	430 565	161	11 727	367	5 877	1	964	676
pro Kilometer Bahnlänge . „	196	23	180	24	64	—	25	61
Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen . . . . . . fl.	39 283 378	44 015	1 054 765	202 423	1 545 985	30 323	67 380	52 502
pro Kilometer Bahnlänge . „	17 937	6 287	16 227	13 494	16 988	1 783	1 773	4 772
pro Nutzkilometer . . . . „	2,63	0,79	3,37	2,95	4,74	0,94	1,12	1,41
Betriebsausgaben.								
Allgemeine Verwaltung . . . fl.	995 642	1 068	113 384	7 676	47 402	4 352	1 661	3 228
pro Kilometer Bahnlänge . „	454	152	1 744	511	520	256	43	293
pro Nutzkilometer . . . . „	0,07	0,02	0,36	0,11	0,15	0,14	0,03	0,09
Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung „	4 430 423	6 702	75 452	23 811	147 351	11 001	25 260	11 005
pro Kilometer Bahnlänge . „	2 023	957	1 160	1 587	1 619	647	664	1 000
pro Nutzkilometer . . . . „	0,30	0,12	0,24	0,35	0,45	0,34	0,42	0,29
Verkehrs- und kommerzieller Dienst . . . . fl.	5 793 573	10 301	151 319	36 583	222 076	5 872	18 632	10 520
pro Kilometer Bahnlänge . „	2 645	1 471	2 327	2 438	2 440	345	490	956
pro Nutzkilometer . . . . „	0,39	0,19	0,48	0,53	0,68	0,18	0,31	0,28
Zugförderungs- und Werkstättendienst . . . . fl.	4 710 411	15 706	129 725	31 516	94 690	9 453	18 892	9 586
pro Kilometer Bahnlänge . „	2 150	2 243	1 995	2 101	1 040	556	497	871
pro Nutzkilometer . . . . „	0,31	0,28	0,42	0,46	0,29	0,30	0,31	0,26
Die eigentlichen Betriebskosten betrugen . . . . fl.	15 930 049	33 777	469 880	99 586	511 519	30 678	64 445	34 339
pro Kilometer Bahnlänge . „	7 273	4 825	7 228	6 639	5 621	1 804	1 695	3 121
pro Nutzkilometer . . . . „	1,07	0,61	1,50	1,45	1,57	0,96	1,07	0,92
in Prozenten d. Bruttoeinnahme	40,55	76,73	44,55	49,20	33,09	101,17	95,64	65,41

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 15 930 049 (gegen 16 991 636) fl., dieselben sind daher um 1 061 587 fl. geringer als im Vorjahre; hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass im Vorjahre für Behebung der Wasserschäden aus dem Jahre 1882 eine Summe von 1 884 261 fl., dagegen im Berichtsjahre nur 198 325 fl. verausgabt wurden, es sind somit im Vorjahre 1 685 936 fl. mehr für diese Zwecke verausgabt und es ergibt sich hieraus, dass die eigentlichen Betriebsausgaben um 624 349 fl. höher als im Vorjahre sind. Die Erhöhung vertheilt sich auf die allgemeine Verwaltung mit 21 942 fl., auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 176 345 fl., auf Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 124 514 fl. und auf Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 301 548 fl., es entspricht diese Erhöhung einem Mehraufwand von 4,1 pCt. Die Hebung des Personenverkehrs hatte eine Vermehrung der Personenzüge zur Folge, die Zunahme im Eilgutverkehre veranlasste gleichfalls die Einführung beschleunigter Eilgüterzüge. Weiter veranlasste das Péageverhältniss mit den K. K. Staatsbahnen bezüglich der Strecke Wörgl-Innsbruck eine Vermehrung der Ausgaben auf dieser Strecke, die aber durch die in den Einnahmen verrechnete Entschädigung ihren Ausgleich gefunden hat. Die Leistung an beförderten Zügen hat wesentlich zugenommen, es wurden 1 069 944 Nutzkilometer mehr als im Vorjahre gefahren und zwar 6 539 362 (gegen 5 572 616) Personenzugskilometer und 8 417 699 (gegen 8 314 501) Lastzugkilometer, was einer Zunahme von 7,7 pCt. entspricht. Diese Mehrleistung hatte selbstverständlich auch einen bedeutenden Einfluss auf die Kosten der Erhaltung der Fahrbetriebsmittel und der Bahn. Die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel hatte einen Mehraufwand von 146 873 fl. veranlasst. Die Mehrkosten der Bahnerhaltung sind theils der Vermehrung der Bahnaufsicht infolge des erhöhten Zugverkehrs, dann der fortgesetzten Auswechselung von Schienen und Schwellen zuzuschreiben. Die schon erwähnte für Behebung der Wasserschäden auf der Pusterthaler und Tiroler Linie aus dem Jahre 1882 verausgabte Summe von 198 325 fl. bildet die

Restausgabe der sich auf 3 383 583 fl. belaufenden Gesammtsumme der durch die Katastrophe veranlassten Ausgaben, welche aus den Betriebsergebnissen der letzten drei Jahre bestritten wurde und die disponiblen Ueberschüsse dieser Jahre verminderte. Im Berichtsjahre kostete der Tausend-Brutto-Tonnenkilometer im Verkehrsdienste 1,97 fl., im Zugförderungsdienste 1,60 (gegen 1,97, bezw. 1,54) fl. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben, exklusive Wasserschäden, beliefen sich bei der allgemeinen Verwaltung pro Bahnkilometer auf 454,63 (gegen 444,61) fl., pro Nutzkilometer auf 0,07 (gegen 0,07) fl., bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung pro Bahnkilometer auf 1 932,47 (gegen 1 851,94) fl., pro Nutzkilometer auf 0,28 (gegen 0,29) fl., bei dem Verkehrs- und kommerziellen Dienst pro Bahnkilometer auf 2 645,47 (gegen 2 588,61) fl., pro Nutzkilometer auf 0,39 (gegen 0,41) fl. und bei dem Zugförderungs- und Werkstättendienst pro Bahnkilometer auf 2 150,87 (gegen 2 013,18) fl., pro Nutzkilometer auf 0,31 (gegen 0,32) fl., in Summa pro Bahnkilometer auf 7 183,44 (gegen 6 893,34) fl. und pro Nutzkilometer auf 1,05 (gegen 1,09) fl.

Die Bruttoeinnahmen beliefen sich auf 39 283 378 fl., die Betriebsausgaben auf 15 930 040 fl., daher der Ueberschuss auf 23 353 329 fl. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Bruttoeinnahmen stellt sich auf 40,55 pCt. und nach Ausscheidung der Wiederherstellungskosten der Wasserschäden auf 40,05 pCt. Von dem Nettoerträgniss sind in Abzug zu bringen die besonderen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörenden Ausgaben mit 794 503 fl., die Einkommensteuer sammt Zuschlägen mit 2 380 190 fl. und der Verlust aus dem Betriebe der Triester Hafengleise mit 32 881 fl., in Summa 3 207 574 fl. Zu dem dann verbleibenden Betrage von 20 145 755 fl. kommen noch hinzu die Betriebsüberschüsse der Lokal- und Pachtbahnen und der Wiener Verbindungsbahn, das Ergebniss der Zinsen- und diversen Abrechnungen, ferner die von der Ungarischen Regierung gezahlte Annuität (240 000 fl.), sowie die von der Italienischen Regierung gezahlte Annuität (11 827 955 fl.), so dass sich die Gesammtsumme des Ergebnisses auf 32 349 221 fl. beläuft. Für Verzinsung, Amortisirung und Kotirung der Obligationen und Tilgung der Aktien etc. waren 30 208 530 fl. zu verwenden und es verblieb ein disponibler Gesammtbetrag (inkl. der Summe des Vortrages aus 1883 von 783 193 fl.) von 2 923 884 fl. Zur Vertheilung einer Dividende von 7 Francs = 2,80 fl. pro Aktie wurden hiervon 2 086 084 fl. verwandt und der Rest mit 837 800 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Niederländische Korrespondenz.

Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft.

Am 30. Juni cr. wurde die jährliche Generalversammlung von Aktionären in Utrecht abgehalten. Laut des zur Vorlage gebrachten Jahresberichtes sind die Betriebsergebnisse des Etatsjahres 1884/85 ungünstig, in Vergleichung mit einer langen Reihe von Vorjahren, hauptsächlich zufolge eines Zusammentreffens drückender Umstände, welche in der Regel nur von vorübergehender Art sind, und wegen der grossen Konkurrenz, welche sich die Niederländischen Eisenbahngesellschaften machen.

Die Betriebsresultate gestalteten sich folgendermassen:

	Verkehr		Einnahmen	
	1884/85 Anzahl	1883/84 Anzahl	1884/85 fl.	1883/84 fl.
Personen	3 357 143	3 457 997	2 845 754	3 258 174
Tonnen Frachtgüter	932 749	938 953	1 552 243	1 647 483
„ Bestellgüter	19 576	18 463	339 652	336 273
„ Vieh	34 720	36 893	86 698	89 843
Verschiedenes	—	—	336 930	339 641
Summa	—	—	5 161 277	5 671 414
pro Zugkilometer	—	—	1,79	2,01

Es geht aus diesen Ziffern hervor, dass aus dem Personenverkehr im Etatsjahre 1884/85 510 137 fl. weniger vereinnahmt wurden, als im vorigen Jahre. In diesen Einnahmen sind diejenigen der gepachteten Linie Leiden-Woerden nicht mit einbegriffen, wohl aber die Einnahmen der Dampftramways Haag-Scheveningen und Ede-Wageningen. In Vergleichung mit 1882/83 betrug die Mindereinnahme 456 146 fl.

Die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 412 420 fl. weniger als im Vorjahre und 164 155 fl. weniger als in 1882/83.

Im Binnenverkehr wurden 111 032 Personen weniger befördert als in 1883/84; jedoch 108 499 Personen mehr als in 1882/83, zufolge des seitdem eingeführten Lokaldienstes Haag-Voorburg und Utrecht-Bunnik-Zeist-Driebergen. Im direkten Verkehr hat sich der Personenverkehr gegenüber 1883/84 sowohl als gegenüber 1882/83 (Weltausstellung in Amsterdam) entwickelt.

Für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern wurden im Binnenverkehr 4 297 fl. und im direkten Verkehre 90 942 fl. weniger eingenommen als in 1883/84. Die Einnahme aus dem Bestellgüterverkehr betrug im Binnenverkehr 4 926 fl. weniger und im direkten Verkehr 8 305 fl. mehr als in 1883/84.

An den Gesammteinnahmen waren betheiligt: die Linie Gouda-Haag mit 355 981 fl. gegen 367 441 fl. in 1883/84 und 354 076 fl. in 1882/83; die Linie Breukelen-Harmen mit 79 652 fl. gegen 113 743 fl. in 1883/84 und 88 431 fl. in 1882/83; die Dampftramway Haag-Scheveningen mit 85 193 fl. gegen 74 831 fl. in 1883/84 und 77 153 fl. in 1882/83; die Dampftramway Ede-Wageningen mit 26 961 fl. gegen 28 553 fl. in 1883/84 und 28 144 fl. in 1882/83.

Die Betriebskosten betrugen: Bahndienst 548 109 fl., Maschinendienst 508 336 fl., Betriebsdienst 1 446 581 fl., allgemeine Kosten 91 750 fl., überhaupt 2 595 776 fl. = 0,90 fl. pro Zugkilometer gegen 2 573 282 fl. und 0,91 fl. pro Zugkilometer in 1883/84. Dieselben betrugen in Prozenten der Einnahmen in 1884/85 50,27, in 1883/84 45,37. Von den Mehrausgaben gegen 1883/84 entfallen auf Unterhaltung der Bahn 31 577 fl. und auf Unterhaltung des Fahrmaterials 34 000 fl., während für den Maschinendienst 15 256 fl., für die Transportverwaltung 19 000 fl. und an allgemeinen Kosten 10 650 fl. weniger verausgabt wurden. An den Ausgaben waren die Linien Gouda-Haag und Breukelen-Harmelen mit resp. 178 966 fl. und 40 044 fl. betheiligt.

Als Reingewinn ergibt sich ein Betrag von 2 566 501 fl. gegen 3 098 132 fl. in 1883/84. Hierzu Uebertrag des vorigen Jahres 5 007 fl., zusammen 2 571 508 fl. Von diesem Betrag entfallen 1 122 413 fl. auf Verzinsung von Obligationen etc., so dass nur ein effektiver Ueberschuss von 1 449 095 fl. verbleibt, gegen 1 929 084 fl. in 1883/84.

Es wurde im ganzen pro 1884/85 eine Dividende von 11,40 fl. pro Aktie à 240 fl., von 4,56 fl. pro Aktie à 96 fl. und von 1,71 fl. pro Aktie à 36 fl. oder $4^{3}/_{10}$ pCt. ausgezahlt gegen $6^{1}/_{12}$ pCt. in 1883/84, 6,25 pCt. in 1882/83, 7,2 pCt. in 1881/82 und 7,54 pCt. in 1880/81.

Die Betriebsergebnisse der gepachteten Linie Leiden-Woerden beziffern sich auf 124 241 fl. Einnahmen, 62 461 fl. Ausgaben; Reingewinn 61 780 fl. gegen resp. 118 973 fl., 53 982 fl. und 64 991 fl. in 1883/84.

Die Baurechnung der Rheinbahn beträgt 29 978 503 fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials 8 057 833 fl.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 99 Lokomotiven, 236 Personenwagen und 1 814 Lastwagen, und für den Tramwaydienst 17 Lokomotiven, 25 Personen- und 8 Lastwagen.

Geldersche Dampftramway-Gesellschaft
(Ferborgh-Dieren, 24 km).

Die Betriebsresultate pro 1884/85 waren sehr befriedigend. Sowohl der Personen- als der Güterverkehr entwickelte sich fortwährend, während die Betriebsausgaben bedeutend niedriger waren als im vorigen Etatsjahre.

Befördert wurden 233 240 Personen für 52 470 fl. (50 300 fl. in 1883/84). Aus dem Güterverkehr wurden 33 500 fl. vereinnahmt (27 276 fl.), überhaupt 90 800 fl. = 10,35 fl. pro Tagkilometer.

Die Ausgaben betrugen für: allgemeine Verwaltung 5 456 fl., Pachtzins und Steuern 5 948 fl., Maschinendienst 14 077 fl., Fahrdienst 9 946 fl., Bahnunterhaltung 4 008 fl., Werkstatt 6 930 fl., im ganzen 46 366 fl. = 0,278 fl. pro Zugkilometer und 5,28 fl. pro Tagkilometer = 51 pCt. der Einnahmen.

Der Gewinnsaldo betrug 35 241 fl. oder 11 940 fl. mehr als im vorigen Jahre. Diese Summe erhielt folgende Verwendung: 2 849 fl. für die Direktion, 15 892 fl. für Abschreibungen, 12 000 fl. für Dividende (4 pCt.), zusammen 30 741 fl. Von dem Ueberreste erhielten die Gründer 45 pCt. = 2 025 fl., die Inhaber garantirter Aktien 15 pCt. = 675 fl., die Kommissäre und Beamten jeder 5 pCt. und 30 pCt. = 1 350 fl. wurden als Zuschuss den Reservefonds überwiesen.

Das Gesellschaftskapital besteht aus 1. 300 000 fl. Aktien, 2. einer Obligations-Anleihe von 110 000 fl. (verzinslich mit $4\frac{1}{2}$ pCt.) und einer zeitlichen Anleihe von 90 000 fl.

An Betriebsmitteln sind 7 Lokomotiven, 8 Personen- und 48 Lastwagen vorhanden.

Geldersch-Overysselsche Lokalbahn.

Am 15. Juli cr. wurden die Linien Zevenaar-Ruurlo und Doetichem-Winterswyk dem öffentlichen Verkehr übergeben. Bekanntlich hat die Holländische Eisenbahngesellschaft sämmtliche Linien der Geldersch-Overyselschen Lokalbahn gepachtet, welche jetzt alle dem Betriebe übergeben sind, mit Ausnahme der Zweigbahn von Borculo nach Enschede, deren Fertigstellung zum nächsten Herbst in Aussicht gestellt wird. Die Lokalbahn hat in Hengelo und Enschede Anschluss an die Niederländische Staatsbahn, in Zevenaar an die Niederländische Rheinbahn und in Ruurlo und Winterswyk an die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn.

Desinfizirung von Viehwagen.

Zufolge Königlichen Erlasses vom 9. Juni 1885 sind seit 8. Juli d. J. in den Niederlanden für die Desinfektion von Viehwagen, Geräthschaften und der Ein- und Ausladeplätze von Eisen-

bahnen und Tramways die folgenden Bestimmungen in Kraft getreten:

Die Wagen werden erst der darin vorhandenen Streumaterialien, Dünger, Ueberreste von Futter etc. entleert und durch Abkratzen und Ausfegen der rohe Koth entfernt. Darnach werden die Wände und Fussböden mit Wasser gescheuert und sodann begossen oder besprengt bis sie ganz rein sind. Soweit erforderlich, ist das Scheuern mittelst Seifenwassers oder mit Sodalauge oder Pottaschelauge (1 Theil Lauge und 3 Theile Wasser) zu bewirken und müssen diese Flüssigkeiten in siedendem Zustande angewendet werden. Wandbekleidungen von Leder oder Leinwand sind mit heissem Seifenwasser oder erforderlichen Falles mit warmer, verdünnter Sodalauge abzuwaschen. Die Desinfektion der also gereinigten Wände und Fussböden wird durch Weissen mit Weisskalk oder Chlorkalk bewirkt oder durch Anstreichen mit Karbolwasser oder durch Einpressung von heissen Wasserdämpfen (120 C.) in alle zu desinfizirenden Theile oder durch Einströmung von heissen Wasserdämpfen von mindestens 160 C. in die hermetisch verschlossenen Wagen.

In gleicher Weise sind die bei der Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benutzten Geräthschaften zu desinfiziren. Die aus den Wagen und von den Gegenständen entfernten Stoffe sind zu sammeln und mit Chlorkalk oder Karbolwasser zu desinfiziren.

Lokalbahn Sauwerd-Roodeschool.

Seitens der Provinzialstaaten von Groningen wurde der Beschluss gefasst, dem Konzessionar obengenannter Bahn eine Subvention zu ertheilen in Höhe von 75 pCt. sämmtlicher von den betreffenden Gemeinden zu gewährenden Subventionen. Die Subvention darf aber den Betrag von 93 250,50 fl nicht überschreiten und ist nur unter der Voraussetzung bewilligt, dass der Betrieb dieser Linie der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen übertragen wird.

Amerikanische Korrespondenz.

Fahrzeiten der Durchgangszüge.

Der „Official Guide“ pro Juni schreibt: „In unserer letzten Ausgabe bezeichneten wir die Fahrzeiten des „Limited Express“ der Pensylvania Bahn zwischen Newyork und Chicago als die kürzesten bis dahin zwischen diesen Städten erreichten. Es wird jedoch jetzt die gleiche Fahrzeit innegehalten von dem über die Newyork Central und Hudson River und die Lake Shore und Michigan Southern Bahnen laufenden „Special South Shore Express“. Zum Zweck der Vergleichung führen wir den Fahrplan beider Routen, soweit Aufenthalt auf den Stationen genommen wird, speziell an. Die schnelle Fahrt endet bei beiden Zügen in South-Chicago. Die längste Fahrt ohne Unterbrechung ist zwischen Albany und Syracuse, 147,5 Miles (= 237,5 km). Der „Limited“-Zug hält 11 mal, der „Special“ 8 mal an. Die schnellste durchschnittliche Fahrzeit zwischen zwei Aufenthaltsstationen wird erreicht vom „Limited“ zwischen Jersey City und Philadelphia, nämlich 45,5 Miles (= 91,3 km) pro Stunde und vom „Special“ zwischen Syracuse und Rochester, nämlich 42,6 Miles (= 68,6 km) pro Stunde. Die Durchschnitts-Fahrzeit bei ersterem Zuge von Jersey City nach South-Chicago beläuft sich auf 37,33 Miles (= 60 km), bei letzterem von Newyork bis zu derselben Endstation auf 39,34 Miles (= 63,3 km) pro Stunde; an Aufenthaltszeit sind angesetzt resp. 47 und 55 Minuten.“

Da es von Interesse sein dürfte, die speziellen Fahrpläne dieser beiden schnellfahrenden Züge, welche bei einer Entfernungsdifferenz von 106 km die gleiche Fahrzeit haben, kennen zu lernen, so theilen wir dieselben ebenfalls hier mit.

Special South-Shore Express via Newyork Centralbahn etc.

Stationen		Gesammtentfernung Miles	Entfernung zwischen den einzelnen Stationen Miles	Zeiten
Newyork	ab	—	—	9.50
Albany	„	142,0	142,0	1.10— 1.15
Syracuse	„	289,5	147,5	4.50— 4.55
Rochester	„	370,3	80,8	6.45— 6.50
Buffalo	an	439,3	69,0	8.35
			Centralzeit =	7.35— 7.45
Erie	ab	527,3	88,0	9.55—10.0
Cleveland	„	622,3	95,0	12.15—12.25
Toledo	„	735,8	113,5	3.30— 3.40
Elkhart	„	869,2	133,4	6.50— 6.55
South-Chicago	„	958,3	89,1	9.12
Chicago	an	970,4	12,1	9.50
Summa		970,4 = 1 562,3 km		25 Stunden inkl. 55 Min. Aufenthalt

Pensylvania Eisenbahn Chicago Limited Express

Stationen		Gesammtentfernung Miles	Entfernung zwischen den einzelnen Stationen Miles	Zeiten
Newyork	ab	—	—	9.0
Jersey City	„	1,0	1,0	9.15
Philadelphia	„	90,6	89,6	11.13—11.20
Harrisburg	„	195,8	105,2	1.55— 2.0
Altoona	„	327,4	131,6	5.15— 5.20
Pittsburg	an	444,1	116,7	8.30
			Centralzeit =	7.30— 7.45
Allegheny	ab	445,1	1,0	7.55
Alliance	„	527,3	82,2	10.20—10.25
Crestline	„	632,9	105,6	1.25— 1.30
Fort Wayne	„	764,1	131,2	4.45— 4.50
South Chicago	„	899,7	135,6	8.20
Archer Avenue	„	910,3	10,6	8.50
Chicago	an	912,4	2,1	9.0
Summa		912,4 = 1 469 km		25 Stunden inkl. 47 Min. Aufenthalt

Gleichmässige Zugvorschriften.

Auf der kürzlich abgehaltenen Jahresversammlung des Vereins der Zugleitungs-Beamten (Train Dispatcher's Association) wurde der von einem Komitee ausgearbeitete Entwurf zu gleichmässigen Bestimmungen über Zug-Verfügungen, -Regeln und -Signale angenommen und den Verwaltungen zur Annahme empfohlen.

Nachlass eines Eisenbahnkönigs.

Nach einem beim Vormundschaftsgericht im Juli cr. aufgenommenen Inventar beläuft sich der Werth der von dem verstorbenen John W. Garrett, Präsidenten der Baltimore und Ohio Bahn nachgelassenen Aktien, Obligationen, seiner Gemäldegallerie, zuzüglich des baaren Geldes, auf 5,8 Millionen Dollars. Die darunter begriffenen 30 000 Aktien der genannten Bahn dürfen nach der testamentarischen Bestimmung des Erblassers binnen 20 Jahren nicht verkauft und sollen dann erst an seine 3 Kinder gleichmässig vertheilt werden. Der Antheil des Verstorbenen an dem Vermögen der Firma Robert Garrett & Sons wird auf eine noch viel höhere Summe, als die angegebene, und der Gesammtnachlass, einschliesslich eines Realbesitzes von 3—4 Millionen Dollars, auf nahe an 15 Millionen Dollars geschätzt.

Bessere Bahnhofsanlagen.

Während bis vor kurzem die Eisenbahnstationen in kleineren Städten in der Regel ein sehr unansehnliches Bild darboten, architektonisch hässlich und durchaus unbequem eingerichtet waren, hat neuerlich eine Anzahl grösserer Verwaltungen, namentlich der in Boston einmündenden, angefangen, dem von den Europäischen Bahnen gegebenen Beispiel folgend, neue Stationsgebäude, wo sie solche zu errichten hatten, in geschmackvoller Weise zu bauen, auf Bequemlichkeit für das Publikum im Innern grösseren Werth zu legen und die Umgebungen, die bisher gewöhnlich wie absichtlich wüst und unordentlich blieben, durch Parkanlagen freundlich zu gestalten. Man glaubt, dass hierdurch nicht allein die Bewohner solcher Orte zur Nachahmung bei ihren eigenen Bauten und Anlagen veranlasst werden, sondern selbst zu grösserer Benutzung der Bahnen angeregt wird.

Canadische Pacificbahn.

Nach dem Jahresberichte pro 1884 sind auf der Gebirgsabtheilung der Bahn die Schienen bereits bis zu einem Punkte nahe dem Gipfel des „Selkirks“ gelegt, so dass eine zusammenhängende Strecke von Montreal westwärts auf eine Länge von 2 500 Miles (ca. 4 000 km) fertiggestellt ist. Auf der Regierungsabtheilung zwischen Port Moody (der gegenwärtigen Pacific-Endstation) und Savona's Ferry, einer Entfernung von 213 Miles, sind die Schienen ebenfalls bereits gelegt. Auf der Abtheilung zwischen Savona's Ferry und dem jetzigen Endpunkte der Bahn, nahe dem Selkirk-Gipfel, befindet sich die einzige noch offene, 203 Miles lange, Stelle zwischen Montreal und dem Pacific-Ocean, doch ist auch dort die Arbeit soweit vorgerückt, dass die Schienenlegung vor Ende September d. J. beendet sein wird. Damit wird dann die ganze Bahn in ihrer Länge von 2 895 Miles (4 660 km) vollendet sein.

Die Beschaffung der Geldmittel zu den schon entstandenen und noch entstehenden Ausgaben ist mit den grössten Schwierigkeiten verbunden, welche nur erleichtert resp. gehoben werden können, wenn die dem Canadischen Parlament vorliegenden Vorschläge auf bedeutende Erweiterung der staatlichen Beihilfe zum Gesetz werden.

„Die Eröffnung der Durchgangslinie zum Pacific-Ocean für regulären Verkehr im Frühjahr des nächsten Jahres", sagt jener Bericht, „wird die vollständige Erfüllung der nationalen und politischen Vortheile bringen, welche die Regierung des Dominiums bei der Subventionirung und sonstigen Unterstützung des Baues einer transkontinentalen Linie durch das Canadische Territorium im Auge hatte. Die Gesellschaft wird dann alle ihre gegen die Regierung übernommenen kontraktlichen Verbindlichkeiten erfüllt haben und wird in derselben Lage sein, als jede andere rein kommerzielle Unternehmung; ihr ferneres Gedeihen wird von der Entwickelung des Verkehrs und der weisen Leitung abhängen. Der Werth des Eigenthums als Kapitalanlage muss dann lediglich nach dem Geldbetrage, den es einbringen muss, gemessen und bestimmt werden."

Frachtverhältnisse.

Nach Berichten aus Chicago dauert das Heruntersetzen der Frachten in östlicher Richtung noch immer fort. Getreide wird zu 4—5 Cts. unter dem nominellen Frachtsatze von 15 Cts. pro 100 Pfd. nach Newyork übernommen und besonders sind verschiedene bedeutende Verladungen zum Satze von 11 Cts. ausgeführt.

Für die westliche Richtung ist ein neuer gemeinsamer Tarif mit dem 1. Juni cr. ins Leben getreten — oder wenigstens veröffentlicht, dessen Sätze von Newyork nach Chicago, zugleich mit denen der zwei vorhergegangenen regulären Tarife, nachstehend angegeben werden:

Tarif	Klasse: 1.	2.	3.	4.	5.
	für 100 Pfd. in Cents				
vom 1. November 1882	75	60	45	35	25
„ Januar 1885	50	40	30	25	18
„ 1. Juni 1885	40	30	25	18	15

Die durchschnittliche Herabsetzung seit Januar d. J. (unter Berücksichtigung der verladenen Quantitäten der verschiedenen Klassen) beläuft sich auf 23 pCt., während die Herabsetzung des Januartarifs gegen den vorhergegangenen 30 pCt. betrug. Speziell sind die Frachten jetzt gegen voriges Jahr niedriger in Klasse 1 um $46^2/_3$ pCt., in Klasse 2 um 50 pCt., in Klasse 3 um 44½ pCt., in Klasse 4 um 48½ pCt. und in Klasse 5 um 40 pCt. Ungefähr ein Viertel der Gesammtbeförderungen gehört zu Klasse 1 und beinahe die Hälfte zu Klasse 4. Auf den Trunk-Linien würde die für die Verladungen von der Seeküste pro 1884 durch die Ermässigungen sich ergebende Mindereinnahme etwa 4 000 000 D. ausmachen und wichtige Verladungen von inneren Plätzen gehen zu denselben niedrigen Raten.

Die Newyork, West Shore und Buffalo Eisenbahngesellschaft hat aber ihren Rücktritt aus dem Pool für die westliche Richtung vom 1. August cr. ab erklärt, ist also von da ab an die vorbezeichneten Sätze des neuen Tarifs nicht mehr gebunden und es ist zu erwarten, dass dieselben durch diese und andere neuere Bahnen noch weiter unterboten werden, wenn sie auf diese Weise Transporte erlangen können.

Blitzschlag.

In Milnes, Va., auf der Shenandoah Valley Bahn kam der seltene Fall vor, dass die Lokomotive eines auf einem Seitenstrange stehenden Güterzuges vom Blitz getroffen wurde. Führer und Feuermann erhielten schwere Schläge; ersterer gebrauchte mehrere Tage, ehe er wieder dienstfähig wurde, und die Lokomotive erlitt einige, doch nicht besonders schwere Beschädigungen.

Pool in Texas.

Sämmtliche beim Verkehr in Texas betheiligten grösseren Bahnen haben bezüglich der Wegeleitung und Theilung desselben einen Vertrag abgeschlossen, dem, wie man hofft, auch die kleineren Verwaltungen noch beitreten werden. Die Theilungsart wird auf schiedsrichterlichem Wege bestimmt und der ernannte Kommissar wird die herabgedrückten Frachten wieder auf normale Höhe bringen und monatliche Ausweise vertheilen.

Strike.

Die Werkstätten der unter einem Receiver stehenden Wabash, St. Louis und Pacific Bahn sind seit Mitte Juni infolge Strikes des Personals geschlossen. Auf einer Versammlung des letzteren in Moberly, Mo., am 26. Juni wurde beschlossen, die Arbeit nicht eher wieder aufzunehmen, als bis sämmtliche vorher beschäftigt gewesenen Leute wieder angenommen würden.

Denkmal.

Am 18. Juni cr. wurde in Macon, Ga., die vom Bildhauer Rob. Cushing gefertigte Bronzestatue des langjährigen Präsidenten und Miterbauers der Georgia Centralbahn-Gesellschaft, Colonel William M. Wadley, deren Kosten durch Beiträge des oberen und niederen Beamtenpersonals zusammengebracht waren, in Gegenwart einer zahlreichen Versammlung feierlich enthüllt. In letzterer befanden sich auch mehrere Beamte und Arbeiter, welche seit dem Bau bei jener Bahn thätig gewesen und theilweise noch jetzt im Amte sind.

Dies Denkmal ist das erste in den Vereinigten Staaten einem Manne des Eisenbahnwesens gesetzte; auch keiner der bedeutenden dortigen Ingenieure hat bis jetzt ein solches erhalten.

(„Rail. Gaz.") H.

Haftpflicht.

v. O. **Grenzen der fortdauernden Gültigkeit der Landesgesetze neben dem Reichs-Haftpflichtgesetz, insbesondere denjenigen, welche, wie § 35 des Sächsischen Bürgerlichen Gesetzbuches, Normen über die muthmassliche Lebensdauer enthalten.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der von der Revision angebrachte Angriff ist nicht begründet. Der angeführte § 35 des Sächs. Bürgerlichen Gesetzbuches gehört dem materiellen Recht an; er stellt eine gesetzliche Vermuthung im Sinne des § 16 No. 1 des Einführungsgesetzes zur Civil-Prozessordn. auf und ist daher durch die Prozess-Gesetzgebung nicht aufgehoben worden. Für den vorliegenden Fall erscheint seine Anwendbarkeit weder durch das Reichs-Haftpflichtgesetz, noch durch die Prozessordnung als ausgeschlossen. Der Zweck des Reichs-Haftpflichtgesetzes war zwar darauf gerichtet, durch die in den §§ 1 und 2 enthaltenen Rechtssätze und die in den folgenden Paragraphen daran geknüpften speziellen Vorschriften einheitliches Recht für Deutschland zu begründen. Dies ist jedoch nicht in der Weise geschehen, dass nunmehr in den von dem Reichs-Haftpflichtgesetz vorgesehenen Fällen lediglich die Bestimmungen dieses Gesetzes mit Ausschluss des Landesrechts massgebend wären. Das Gesetz enthält, wie das Ob.-Landesgericht zutreffend ausführt, keineswegs eine erschöpfende Regelung derjenigen Momente, welche bei Beurtheilung der in den Fällen der §§ 1 und 2 gewährten Entschädigungsansprüche in Betracht kommen können. Nach § 9 dieses Gesetzes bleiben diejenigen Ansprüche, welche das Landesrecht gegen die Unternehmer der in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlagen gewährt, unter gewissen Modifikationen aufrecht erhalten und wenn im § 3 No. 4 bestimmt ist „War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet, einem anderen Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist", so ist hier unter Gesetz zweifellos das Landesgesetz verstanden. Es ist daher davon auszugehen, dass die materiell rechtlichen Vorschriften des Landesrechts durch das Reichs-Haftpflichtgesetz insoweit unberührt bleiben, als sie nicht mit den Bestimmungen dieses Gesetzes unvereinbar und nicht nach der zweifellosen Absicht des Gesetzgebers für ausgeschlossen zu erachten sind. Die angefochtene Bestimmung im § 3 des Gesetzes, nach welcher es für den Richter für geboten erscheint, bei Festsetzung des Schadenersatzes die muthmassliche Lebensdauer des Getödteten in Betracht zu ziehen, bietet nun aber durchaus keinen Anhalt für die Annahme, dass hierbei nach der Absicht des Gesetzgebers eine gesetzliche Vermuthung, wie sie § 35 des Sächsischen Bürgerlichen Gesetzbuchs für dessen Geltungsgebiet aufstellt, unbeachtet zu bleiben habe. Auch im übrigen enthält das Gesetz keine Bestimmung, welche diese Annahme rechtfertigen könnte." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. Februar 1885; Dr. Blum, Urtheile u. Annal. Bd. I S. 441 f.)

Litteratur.

Von der **Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Büreaus** (herausgegeben von dessen Direktor, Geheimen Regierungsrath E. Blenck) ist kürzlich das I.—III. Vierteljahrsheft des 25. Jahrganges (1885) zur Ausgabe gelangt. Dasselbe hat folgenden vielseitigen Inhalt:

Das Königlich Preussische statistische Büreau beim Eintritte in sein neuntes Jahrzehnt. (Mit einer lithographischen Tafel) von E. Blenck.

Die Preussischen Sparkassen im Rechnungsjahre 1883 bezw. 1883/84.

Die Zahlen der Kriminalität in Preussen für 1854 bis 1884. Von J. Illing.

Die Zeit der Geburten und die Sterblichkeit der Kinder während des ersten Lebensjahres nach den während der Jahre 1875 bis 1883 gesammelten Beobachtungen. (Mit 5 Tafeln graphischer Darstellungen.) Von A. Freiherrn von Fircks.

Die Lebensdauer der Bevölkerung des Preussischen Staates.

Bücheranzeigen.

Statistische Korrespondenz mit folgendem Inhalte: Die Dampfkessel und Dampfmaschinen in Preussen 1884. — Kapitalversicherungen auf den Erlebensfall und auf den Todesfall bei den Deutschen Gesellschaften. — Das Anwachsen der Bevölkerung Schwedens. — Die Bevölkerung Neuseelands. — Unterscheidung der Brände in Preussen nach den Monaten ihres Ausbruches und ihrer Gefährlichkeit im Jahre 1882. — Die kirchlichen Genossenschaften Belgiens 1880. — Italiens Handel im Jahre 1883. — Der Viehstand im Königreiche Bayern. — Verkaufswerth und Lebendgewicht des Viehstandes in Bayern. — Mehr-

geburten in Preussen und Oesterreich im Jahre 1883. — Vereine in Oesterreich. — Zur Norwegischen Kommunalfinanzstatistik 1877 bis 1879. — Die Forstverwaltung des Grossherzogthums Baden im Jahre 1882. — Kirchenstatistik von Sachen-Meiningen. — Die Sterblichkeit der Bevölkerung Finnlands. — Die finanzielle Lage der Belgischen Gemeinden 1875. — Die Bevölkerung Bayerns 1880. — Die Thätigkeit der Französischen Civil- und Handelsgerichte 1882. — Die Tabaksproduktion Russlands 1881—1883. — Die Preussischen Straf- und Gefangenenanstalten 1882/1883. — Die Elementarbildung des Italienischen Volkes. — Die Zuckerrübenfabriken in Russland 1883/1884. — Die Verwüstungen der Phylloxera in Frankreich. — Personalstatistik der 1882/1883 in Preussische Zuchthäuser eingelieferten Verbrecher. — Vertilgung wilder Thiere in Britisch Indien 1875—1880. — Die Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Die Grundsteuer in Russland. — Die Sterbefälle nach Todesursachen in der Schweiz 1882. — Die Alkoholproduktion Frankreichs im Jahre 1883. — Frankreichs Weinexport von 1874 bis einschl. 1883. — Das Ersatzgeschäft in Oesterreich-Ungarn 1875—1877. — Die übervölkerten Wohnungen Wiens 1880. — Die landwirthschaftlichen Verhältnisse Britanniens 1883. — Die Anhänger der Griechisch-Orientalischen Kirche in Oesterreich. — Die Landbevölkerung Livlands 1881. — Die Finanzlage der Dänischen Gemeinden 1875—1879. — Gewaltsame Todesfälle in Norwegen 1881. — Anbauflächen und Ertrag der wichtigsten Feldfrüchte in Grossbritannien 1884. — Der Verkehr der Deutschen Reichspost im Jahre 1883. — Der Handelsverkehr in den Französischen Häfen 1882. — Die Grössenverhältnisse der Preussischen Kommunaleinheiten. — Die Bewegung der Bevölkerung in Rumänien 1881. — Die Bevölkerung Italiens nach Beruf und Gewerbe. — Den Kommunalverbänden in Preussen zur Zwangserziehung überwiesene Kinder 1882/1883. — Die Rentenversicherung bei Deutschen Gesellschaften. — Der Aussenhandel der Vereinigten Staaten von Amerika. — Der Grossgrundbesitz in Oesterreich. — Norwegens Handel 1883. — Krankenversicherung in Deutschland. — Die Postsparkassen in Frankreich. — Die Petroleumindustrie im südlichen Russland. — Die Eisenbahnen Britisch Ostindiens — Bewegung der Bevölkerung in den Niederlanden 1883. — Die finanziellen Resultate der Postverwaltung in den Staaten des Weltpostvereins. — Sterblichkeit der Schulkinder in England. — Gebäude- und Mobiliarbrände in Preussen 1882. — Die öffentlichen Sparkassen in Bayern 1882. — Frankreichs Aussenhandel in den letzten 10 Jahren. — Aus dem Haushalte der grössten Städte Oesterreichs. — Die Reichspostsparbank der Niederlande 1883. — Münzenprägung und Edelmetallproduktion in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Die Bewegung der Bevölkerung in Frankreich und Preussen 1883. — Die überseeischen Wanderungen der Britischen Bevölkerung 1883. — Die Mannschaften des gemeinsamen Heeres von Oesterreich-Ungarn. — Frankreichs Bevölkerung nach ihrer Vertheilung auf Stadt und Land.

Als besondere Beilage ist dem Hefte beigegeben: Wirkliche und Mittelpreise der wichtigsten Lebensmittel für Menschen und Thiere in den bedeutendsten Marktorten der Preussischen Monarchie während des Kalenderjahres 1884 bezw. des Erntejahres 1883/84. Auf Grund der Marktberichte von 165 Preussischen Marktorten bearbeitet.

Miszellen.

Verwendung alter Stahlschienen.

Kürzlich wurden durch Mr. Robert E. Masters von Columbus in Georgia einige interessante Versuche gemacht, alte Stahlschienen in einem gewöhnlichen Kupolofen niederzuschmelzen und daraus verschiedene Artikel zu giessen. Mr. Masters experimentirte schon eine Zeit mit Stahlabfällen, meist von Ackerbaugeräthschaften, indem er bereits 60 000 Pfd. geschmolzen hat. Die Schmelzung erfordert mehr Zeit als gewöhnliches Gusseisen; ist der Stahl jedoch einmal zum Ablaufen gekommen, so erfolgt die Schmelzung sehr heiss und flüssig; die Abkühlung aber erfolgt rascher und der Stahl wird leicht steif; es ist jedoch vollständig Zeit genug vorhanden, grosse Güsse zu machen. Auf 1 Pfd. Kokes können $6^2/_3$ Pfd. Stahlabfälle aufgegeben werden. Für sich allein liefert der Stahl poröse Güsse, wird jedoch $^1/_3$ Gusseisen zugesetzt, so erfolgen sehr dichte, feinkörnige Güsse, welche härter als schmiedbares Gusseisen und überhaupt dem Gusseisen in vielen Beziehungen überlegen sind. Man hat nun auch den Versuch gemacht, Stahlschienen, im Verhältniss von 5 Pfd. Schienen auf 1 Pfd. Kokes, bei einer Temperatur von 3 000° zu schmelzen und erhielt auf diese Weise einige sehr schöne Güsse. („Iron.")

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zur besseren Unterscheidung der Haltestellen „Naundorf bei Schmiedeberg" (Sächsische Staatsbahn, Linie Hainsberg-Kipsdorf) und „Naundorf a. d. Elster" (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) hat — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin — die an der Berlin-Dresdener Eisenbahn gelegene Haltestelle Naundorf die Bezeichnung „Naundorf bei Dresden" erhalten.

Berlin, den 6. August 1885. (1656)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. August l. J. wird der Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim bezw. Ludwigshafen und von da nach den in dem Tarif angegebenen Stationen transportirt werden, neu ausgegeben.

Gleichzeitig tritt der gleichnamige Tarif vom 1. August 1881 ausser Kraft. Durch den neuen Tarif treten theils Ermässigungen, theils — infolge der Aufhebung bisher bestandener Sätze — Erhöhungen der Frachten ein. Soweit letzteres stattfindet, bleiben die bisherigen Sätze bis zum 15. September l. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau und die Gr. Güterverwaltung Mannheim.

Exemplare des Tarifs können durch Vermittelung unserer Güterstationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 5. August 1885. (1657)
Generaldirektion.

Die Station **Ilversgehofen** der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn wird vom 15. d. M. ab in den **direkten Güterverkehr** mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** aufgenommen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 3. August 1885. (1658)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. wird die im Gütertarif für den **Rheinischen Nachbarverkehr** vorgesehene Entfernung für Peddenberg-Menden von 62 auf 109 km erhöht.

Köln, den 4. August 1885. (1659)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Die im Gütertarif, Heft No. 3 für den **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Eisenbahnverband** vom 1. August d. J. enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Elsterwerda, Gera, Leipzig (Bayer. und Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz kommen, sofern dieselben niedriger sind, als die bisherigen, vom gleichen Zeitpunkte ab im Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrhein.)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen für die gleichnamigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt bezw. der Weimar-Geraer Eisenbahn und zwar für Leipzig Th. die Entfernungen etc. für Leipzig (Bayer. und Dresd. Bhf.) zur Anwendung.

Köln, den 3. August 1885. (1660)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 15. August d. J. tritt zu dem Heft No. 1 des vom 1. Juni 1883 ab gültigen **Rheinisch-Niederdeutschen Verbands-Gütertarifs** der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Ausnahmetarife für die Artikel Rüböl, Leinöl, Dachpappe, Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Packpapier, Shoddywolle, Cementwaaren, Flechsen von Thieren, Heringslake, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Schaffüsse, Strohmasse, Cement, Düngemittel, Eis, Erde, Kartoffeln, Knochen, Salz, Steine des Spezialtarifs III, Torf und Torfstreu im Verkehr mit Stationen der Unterelbeschen Eisenbahn.

Exemplare sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 1. August 1885. (1661)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für den Transport von **lebenden Fischen**, bei Aufgabe als Frachtgut, tritt am 10. August 1885 im **Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Güterverkehre** zwischen **Frankfurt a/O.** und **Bautzen** über die Route Guben-Görlitz ein direk-

ter Frachtsatz von 2,53 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, den 5. August 1885. (1662)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Staatsbahntarife **Berlin-Breslau** auf Seite 280 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für den Transport überseeischer, in Stettin bezw. Swinemünde per Schiff ankommender Eisenerze, welche daselbst in Mengen von mindestens 50 000 Kilogramm zur Beförderung nach Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers gelangen, gelten fortan, jedoch nur bis zum Ablauf dieses Jahres, unter den gleichen Bedingungen auch für den Transport von Zinkerzen.

Breslau, den 4. August 1885. (1663)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Die im XV. resp. XVIII. Nachtrag zum Deutsch - Russischen Verband - Gütertarif enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Eier werden im Verkehr von den daselbst aufgeführten Russischen Stationen nach Hamburg (B. H.), Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, unter der Bedingung des Exports der Eiersendungen nach einem nichtdeutschen Hafen, ab Schnittpunkt westlich in der 10 000 kg-Klasse von 6,03 ℳ auf 4,98 ℳ, also um 1,05 ℳ pro 100 kg vom 1. August cr. ab ermässigt.

Vorstehende Ermässigung wird nur auf Reklamation bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, gegen Erbringung des Export-Nachweises, im Wege der Rückvergütung gewährt.

Die Bedingungen, unter denen der Export-Nachweis für erbracht gilt, sind auf der Güterexpedition Hamburg (B. H.) zu erfahren.

Bromberg, den 3. August 1885. (1664 J)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel - Eisenbahnverband. Die bis 13/1. August cr. giltigen Spezial-Exporttarife für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Moskau-Kursk-, Charkow-Nikolajew- und Jekaterinen-Bahn, sowie die Transitsätze für Mehl etc. ab Snamenka nach Danzig und Neufahrwasser bleiben bis zum 13/1. September cr. in Kraft.

Danzig, den 5. August 1885. (1665 J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum **Westdeutschen Verbands - Gütertarife** Theil II, sowie zu den Heften 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12 und 14 sind vom 1. September ab gültige Nachträge herausgegeben, welche verschiedene Frachtermässigungen enthalten. Dieselben können auf den Verbands-Stationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 1. August 1885. (1666)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 20. August d. Js. tritt zum Ausnahmetarif für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** nach der Kaschau - Oderberger, Ungarischen Nordost- und Ungarischen Staatsbahn ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser Einbeziehung einiger neuen Empfangsstationen sowie der Schlesiengrube als Versandtstation und Berichtigungen insbesondere erheblich ermässigte Sätze für Kokestransporte nach einer grösseren Anzahl Stationen der Ungarischen Staatsbahn. Exemplare des Nachtrags sind von den Versandtstationen und unserem Verkehrsbüreau zu beziehen.

Breslau, den 30. Juli 1885. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Tarif des **Deutsch-Skandinavischen Eisenbahnverbandes** vom 1. Juli 1877 tritt mit Gültigkeit vom 15. August 1885 ein Nachtrag XV in Kraft, durch welchen einige Aenderungen und Ergänzungen der Klassifikation der Güter eintreten.

Exemplare des Nachtrags können bei unserem Tarifbüreau hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 24. Juli 1885. (1668)
Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der Verwaltungen des Deutsch-Skandinavischen Eisenbahnverbandes.

Vom 10. August d. Js. ab wird versuchsweise bis Ende dieses Jahres im Verkehre der Stationen des Direktionsbezirks Erfurt untereinander und mit den Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen in Elsass - Lothringen die **Fracht für Langeisen** (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen etc.), welches wegen des Gewichts oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs oder der Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg erhoben.

Erfurt, den 30. Juli 1885. (1669)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. August cr. treten für den Verkehr von den Stationen Beckum Beckum-Ennigerloh und Höxter des Direktionsbezirks Hannover nach Amsterdam und Rotterdam ermässigte **Frachtsätze für Cementtransporte** in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die genannten Güterexpeditionen.

Hannover, den 3. August 1885. (1670)
Königliche Eisenbahndirektion.

Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung. Mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. gelangt im **Süddeutschen Verbands-Güterverkehre mit Oesterreich-Ungarn** ein Ausnahmetarif für Talksteine, Talkerde und Graphit von **Mautern** nach Süddeutschen Stationen zur Einführung, welcher von den betheiligten Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann.

München, den 4. August 1885. (1671)

A. p. Kaiser Ferd.-Nordbahn. Mit 1. September l. J. tritt ein neuer Spezialtarif für den Transport von Getreide etc. im Verkehre zwischen Galizischen Stationen einerseits und Stationen der in Schlesien, Mähren und Böhmen gelegenen Bahnen anderseits in Kraft.

Der bisher für den gleichen Verkehr gültige Spezialtarif für Getreide etc. vom 15. Februar 1882 sammt Nachträgen tritt mit dem Tage der Einführung obigen Tarifes ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes können im kommerziellen Bureau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und bei den betheiligten Bahnen bezogen werden.

Wien, den 30. Juli 1885. (1672)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Bromberg einerseits und des Direktionsbezirks Erfurt andererseits. Mit dem 15. September cr. tritt für obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben werden die Preise der für alle Züge gültigen Billets zwischen Stationen des Bezirks Bromberg und der Halle-Sorau-Gubener Bahn je nach der Entfernung in I. Klasse um 0,5 bis 5 0 ℳ, in II. Klasse um 0,4 bis 3,4 ℳ, in III. Klasse um 0,3 bis 3,4 ℳ erhöht. Desgleichen tritt theilweise eine Erhöhung um 0,1 ℳ bis 0,2 ℳ pro Billet und 0,01 ℳ pro 10 kg Gepäckfracht in den Taxen für den Verkehr zwischen Glogau, Sprottau und Poln. Lissa einerseits und Halle Sorau-Gubener Stationen andererseits ein.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt unser Tarifbüreau hierselbst.

Erfurt, den 3. August 1885. (1673)
Königliche Eisenbahn-Direktion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

IV. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung der für die Heizperiode 1885/6 erforderlichen 300 000 Kilogramm präparirte Holzkohlen zur Heizung der Personenwagen.

Termin: Freitag, den 21. August d. J., Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch zum Preise von 30 ₰ unfrankirt von dort bezogen werden.

Breslau, den 3. August 1885. (1674)
Materialien-Büreau.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstätte-Materialien aus dem Jahre 1884 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzleï auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen sind, beliebe man bis zum 12. August d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direktion einzusenden.

Giessen, den 28. Juli 1885. (1675)
Grossherzogliche Direktion.

Am Dienstag, den 25. August cr., Mittags 12 Uhr, werden in unserem Büreau, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten Schienen und Metallabgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin Stettiner Bahnhof, Stettin — Personenbahnhof —, Stargard i/Pom., Schivelbein, Coeslin, Stolp und Danzig

hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Redaktion der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zu Berlin zur Einsicht aus; auch werden dieselben auf portofreie Requisition gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 27. Juli 1885. (1676J)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt:
Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Zwei noch brauchbare Dampfkessel, welche zur Beheizung der Personenwagen gedient haben, sind dem Verkauf unterstellt und können in unserer hiesigen Reparatur-Werkstätte eingesehen werden.

Zu weiterer Auskunftsertheilung sind wir gerne bereit.

Nürnberg, am 4. August 1885. (1677)

Das Direktorium:
Münch.

⚒ Zündstäbe ⚒

eigenes Fabrikat, für electrische Sprengungen mit Dynamit und Pulver, ohne Versager, sowie beste **Zündmaschinen** offerirt preiswerth.

Bergwerks-Direktor **Fr. Loegel**,
Breslau, Brüderstr. 4.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

Joseph Vögele, Mannheim.

Gegründet 1842.

Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren, Signalstellungen für Haupt- und Secundärbahnen.
Blauel's Patentweiche ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer

(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL

verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere

Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.

zu äusserst billigen Conditionen.

Breslauer Handels-Blatt.

Begründet im Jahre 1844.

Spezial-Organ für die Handels-Interessen in **Schlesien** u. **Posen.**

Probe-Nummern gratis und franko.

Allwöchentlich eine

Allgemeine Verloosungsliste

sämmtlicher ausloosbarer Effekten.

Inserate

finden durch das „Breslauer Handels-Blatt" die weiteste und zweckmässigste Verbreitung.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.

Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate

für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

GEBR. KORTING

Hannover

construiren und empfehlen.

Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 62. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. August 1885.

Dieser Nummer liegt No. 15 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Preis-Vertheilung.

Infolge des von der unterzeichneten geschäftsführenden Direktion unter dem 3. März 1883 erlassenen Preis-Ausschreibens, durch welches

A. für Erfindungen und Verbesserungen in der Konstruktion bezw. den baulichen Einrichtungen der Eisenbahnen,
B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Verwendung derselben,
C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Central-Verwaltung der Eisenbahnen und die Eisenbahn-Statistik, sowie für hervorragende Erscheinungen der Eisenbahn-Litteratur,

die ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach in die sechsjährige Periode vom 16. Juli 1878 bis 15. Juli 1884 fallen, im ganzen 9 verschiedene Preise von in maximo 7500 *M.* bis in minimo 1500 *M.* mit einem Gesammtbetrage von 30000 *M.* ausgesetzt waren, sind im ganzen 28 Bewerbungen eingereicht worden, von denen 5 der Gruppe A, 8 der Gruppe B und 15 der Gruppe C angehören.

Nach eingehender und sorgfältiger Prüfung sämmtlicher Bewerbungen sind von der nach den bestehenden Bestimmungen hierzu berufenen Prämiirungs-Kommission des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen folgende Preise zuerkannt worden:

In der Gruppe A: je ein Preis von 3000 *M.* dem Herrn Richard Schwartzkopff, Ingenieur in Berlin, für einen Sicherheits-Apparat für Dampfkessel, sowie dem Herrn Heindl, Inspektor der K. K. General Inspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen in Wien, für ein Oberbausystem mit eisernen Querschwellen; ferner ein Preis von 1500 *M.* dem Herrn Schrabetz, Civil-Ingenieur in Wien, für eine von ihm konstruirte Biegevorrichtung für Eisenbahn-Schienen;

in der Gruppe B: ein Preis von 3000 *M.* dem Herrn Mahla, Ober-Maschinenmeister der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten (Betriebs-Abtheilung) in München, für eine Schlauchverbindung für die Dampfheizung der Eisenbahnwagen und ein Preis von 1500 *M.* dem Herrn Sedlaczek, Telegraphen-Controlor der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen in Wien, für die von ihm konstruirte Lokomotiv-Lampe mit elektrischer Beleuchtung, und endlich

in der Gruppe C: je ein Preis von 1500 *M.* 1. dem Herrn Ulbricht, Büreau-Direktor und Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, für die von ihm verfasste Erklärung eines technischen Hilfsmittels im Dienste der Eisenbahn-Statistik zur Abkürzung und Vereinfachung der Arbeiten bei Ermittelung der Verkehrs-Ergebnisse, 2. den Herren Brosius, Königl. Maschinen-Inspektor und Vorstand des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, und Koch, Chef der Sektion für Eisenbahnbetrieb im Königlich Serbischen Bauten-Ministerium in Belgrad, für die von denselben gemeinschaftlich verfassten Schriften „die Schule des Lokomotivführers" und „das Lokomotivführer-Examen", und 3. dem Herrn Frank, Professor an der technischen Hochschule in Hannover, für seine Abhandlung über die Widerstände der Lokomotiven und Eisenbahnzüge, den Wasser- und Kohlenverbrauch, sowie den Effekt der Lokomotiven.

Weitere Preise zu vergeben, war die Prämiirungs-Kommission nicht in der Lage.

Berlin, im August 1885.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins.
Wex.

Die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Dem uns zugegangenen Berichte der K. K. Generaldirektion über die Verwaltung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Geschäftsjahre 1884 entnehmen wir die folgenden Angaben:

Zu dem am 1. Juli 1882 aus der Kaiserin Elisabethbahn mit der Braunau-Strasswalchener Bahn und der Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer, der Kronprinz Rudolfbahn mit deren Pachtbahnen und der Tarvis-Pontafeler Bahn, den Niederösterreichischen Staatsbahnen mit der Donau-Uferbahn — und der Vorarlberger Bahn errichteten staatlichen Betriebsnetze sind im Jahre 1883 die Istrianer Bahn, die Dalmatiner Bahn, die Arlbergbahnstrecke Innsbruck-Landeck nebst der Péagestrecke Wörgl-Innsbruck, ferner die Lokalbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth und im Jahre 1884 noch die folgenden Bahnen hinzugekommen: Rakonitz-Protivin, Kaiser Franz-Josefbahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen

(Komotau), Dux-Bodenbach, Prag-Dux, Landeck-Bludenz (Arlbergbahn), Dniesterbahn, Tarnów-Leluchów, Erzherzog Albrechtbahn nebst der Pachtlinie Dolina-Wygoda, Mährische Grenzbahn, Galizische Transversalbahn nebst der Péagestrecke Zagórz-Chyrów. Dasselbe umfasste am Schlusse des Jahres 1884 vierundzwanzig, ehedem als selbstständige Einzelunternehmungen geschaffene Bahnen, welche eine Gesammtausdehnung von 4 974,453 km Baulänge beziehungsweise 5 103,671 km Betriebslänge haben und vom Erzgebirge bis an die Adria, von Husiatyn bis Bregenz und mittelst der Bodensee-Schifffahrt noch über das „Schwäbische Meer“ hinüberreichen.

Der staatliche Betriebskomplex ist daher jetzt um 3 013,365 Kilometer oder 144,2 pCt. grösser als im Jahre 1882 und erheischte darum eine seiner Zunahme entsprechende, sowie durch die Vorsorge für die feste Zusammenfügung und streng einheitliche Verwaltung aller Staatsbahnen bedingte Neuorganisation. Das bezügliche Statut erhielt am 8. Juni 1884 die a. h. Genehmigung und gelangte mittelst Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom 23. Juni 1884 zur Verlautbarung. Dasselbe beruht in vielen Stücken auf den schon in den „Grundzügen“ für die erste Organisation des Staatsbetriebes aufgestellten Prinzipien, musste aber bei voller Wahrung der einheitlichen strammen Verwaltung Bestimmungen enthalten, welche die bei der Grösse des Netzes unbedingt erforderliche Entlastung der Centralstelle, sowie die Uebertragung gewisser Geschäfte der unmittelbaren Beaufsichtigung und Verwaltung an untergeordnete Organe betreffen.

Die wesentlichsten Punkte, in welchen die neue Organisation sich von der früheren unterscheidet, sind folgende: An die Stelle der bisherigen Central-Verwaltungsstelle ist die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen getreten, welche dem Handelsminister direkt untersteht, unter der Oberaufsicht desselben alle im eigenen Betriebe des Staates befindlichen Bahnen verwaltet, wie auch mit der Führung des Staatseisenbahnbaues betraut ist, in den Agenden ihres Wirkungskreises als Exekutivorgan des Handelsministers fungirt und daher ebensowohl eine erweiterte Kompetenz, als auch eine grössere Selbständigkeit hat. Die zur Ueberwachung des exekutiven Dienstes früherhin bestandenen Ober-Bahnbetriebsämter sind jetzt durch die K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen ersetzt, welche in Unterordnung unter die Generaldirektion den lokalen Betriebsdienst leiten. Gleiches gilt auch bezüglich der für den Betrieb der Dampfschifffahrt und Trajektanstalt auf dem Bodensee errichteten K. K. Bodensee-Schifffahrts-Inspektion in Bregenz. Eine fachliche Beaufsichtigung der Staatseisenbahn-Verwaltung durch andere Staatsorgane findet nicht statt. Der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen kommt in betreff des staatlichen Bahnnetzes ferner noch jene Ingerenz zu, welche in dem für sämmtliche Eisenbahnen bestehenden Betriebsreglement, sowie in besonderen Gesetzen begründet ist. Der Staats-Eisenbahnrath, vormals ein Theil der Central-Verwaltungsstelle, ist nunmehr ein dem Handelsminister beigegebener Berathungskörper, in dessen Wirkungskreis die Begutachtung der volkswirthschaftlichen Fragen im Bereiche des gesammten Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrswesens fallen. Die Anzahl seiner Mitglieder ist (von 26) auf 50 erhöht; auch führt der Handelsminister selbst und nur in dessen Vertretung der Präsident der Generaldirektion den Vorsitz in den Sitzungen des Staats-Eisenbahnrathes. Die Behandlung der Agenden desselben ist durch eine eigene „Geschäftsordnung“ geregelt. Der aus dem Kreise der Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes dem Präsidenten der Generaldirektion beigegebene ständige Beirath für die finanzielle und kommerzielle Betriebsgebahrung, welcher früher gleichsam als ein Ausschuss des Staats-Eisenbahnrathes fungirte, hat bei bestimmten Agenden (Finanz-, Kassa-, Lieferungs-Angelegenheiten, insoweit dieselben nicht in den Wirkungskreis der Betriebsdirektionen fallen, Tarif-Feststellungen) zu interveniren. Derselbe besteht wegen der vermehrten Agenden der Generaldirektion jetzt aus fünf Mitgliedern.

Die neue Organisation ist am 1. August 1884 in Wirksamkeit getreten. Die Direktion für Staatseisenbahn-Bauten aber wurde am 1. Oktober 1884 aufgelöst, und sind erst mit diesem Zeitpunkte die betreffenden Geschäfte von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übernommen worden. Aus der in Mitte des Jahres vollzogenen Neugestaltung der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung und der damit verbunden gewesenen Einführung neuer Instruktionen und Verrechnungs-Vorschriften, wie nicht minder aus den um die Einzelbilanzen für die neu übernommenen Bahnen vermehrten Abschlussarbeiten ist eine ausserordentliche Steigerung der Verwaltungsgeschäfte erwachsen, deren Bewältigung um so schwieriger war, als die Angestellten, namentlich der letztverstaatlichten Bahnen, meist in neue Verhältnisse und Dienstsphären gelangten. Wenn nichtsdestoweniger dieser grosse und plötzlich geschaffene Körper ohne Störung zu funktioniren vermochte und die organische Ausbildung im Fortschreiten begriffen ist, so ist dies der kräftigen Unterstützung von Seite Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers und der Organe der Eisenbahnsektion des K. K. Handelsministeriums, wie auch dem befriedigenden Umstande zu danken, dass die eigenen Bediensteten aller Dienstzweige und Grade bestrebt waren, vollauf ihre Schuldigkeit zu thun.

Was die finanziellen Ergebnisse betrifft, so ist der Personenverkehr um 2 341 582 Personen oder 17 pCt. und bezüglich der resultirenden Einnahmen um 573 953 fl. oder 5,6 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen. Hieran waren betheiligt: die westlichen Staatsbahnen mit 2 020 577 Personen oder 16,1 pCt. und 451 530 fl. oder 4,7 pCt.; die Mährische Grenzbahn und die Staatsbahnen in Galizien mit 280 769 Personen oder 26,3 pCt. und 99 898 fl. oder 18 pCt.; die Istrianer Bahn mit 27 622 Personen oder 20,1 pCt. und mit 15 260 fl. oder 16,9 pCt.; endlich die Dalmatiner Bahn mit 12 614 Personen oder 42,5 pCt. und mit 7 265 fl. oder 41,3 pCt.

Hierbei muss jedoch bemerkt werden, dass allerdings im Vorjahre bei den westlichen Staatsbahnen die am 21. September 1884 eröffnete Theilstrecke Landeck-Bludenz der Arlbergbahn und bei den Galizischen Staatsbahnen die Transversalbahn fehlte, dass hingegen die Franz-Josef- und die Pilsen-Priesener — dann die Rakonitz-Protiviner — sowie die Prag-Duxer — und Dux-Bodenbacher Bahn mit in Rechnung gezogen sind, also Linien, bei welchen die ermässigten Preise erst im Berichtsjahre zur Einführung gelangten und infolge dessen die Frequenz zwar sofort gesteigert wurde, wegen Kürze der Dauer der neuen Einrichtung aber nicht in dem Ausmasse, dass die Einnahme in Gegenüberstellung zu den vorjährigen Ergebnissen ebenfalls eine Steigerung erfahren oder sich auf gleicher Höhe erhalten hätte.

Gleichwohl kann die in den beiden vorausgegangenen Geschäftsberichten aufgestellte Behauptung von dem finanziellen Erfolge der generellen Herabsetzung der Personentarife durch das Ergebniss des Jahres 1884 neuerlich und zwar als sehr wesentlich bekräftigt angesehen werden; denn wenn ein Vergleich mit dem letzten Jahre, in welchem noch durchgehends die alten Tarife in Geltung waren, d. i. 1881 resp. 1882, gezogen wird, so ergibt sich eine grössere Personenfrequenz bezw. eine grössere Mehreinnahme: bei den westlichen Staatsbahnen um 6 317 962 Personen = 76,6 pCt. und 999 880 fl. = 11 pCt., bei der Istrianer Bahn um 105 830 Personen = 178,3 pCt. und 44 153 fl = 71,6 pCt. und bei der Dalmatiner Bahn um 16 533 Personen = 64,2 pCt. und 6 896 fl. = 38,4 pCt.

Der Güterverkehr ist gegen das Vorjahr um 399 989 Tonnen, d. i. um 3,17 pCt. gestiegen. Da jedoch die Menge der Regiegüter um 635 504 t oder 85,8 pCt. gewachsen ist, so stellt sich bei den Parteigütern ein Minderverkehr von 235 515 t oder 2,3 pCt. heraus und ist die betreffende Einnahme um 203 194,50 fl. oder 0,7 pCt. geringer. Die Regiegüter haben wegen der Zufuhr von Ausrüstungsgegenständen für die im Laufe des Jahres zur Eröffnung gelangten Linien zugenommen; überdies ist bei mehreren neu hinzugekommenen Bahnen eine Gebühr für den Transport von Regiegütern vordem nicht üblich gewesen. Die Parteigüter haben zwar infolge der Eröffnung der ganzen Arlberglinie etc. längere Strecken durchlaufen (und zwar jede Tonne statt 93,42 km im Jahre 1883, 97,56 km im Jahre 1884), sind aber infolge Abnahme des Transportes von Getreide, Zucker, Holz, Vieh und anderen Massenartikeln namentlich bei den westlichen Staatsbahnen in der Quantität zurückgegangen.

Eine auf richtiger Grundlage beruhende Vergleichung ist nur in Betreff der schon vor dem 1. Januar 1884 im Staatsbetriebe gestandenen Linien möglich, weil die administrativen und Betriebseinrichtungen des staatlichen Netzes, bei den zu demselben im Jahre 1884 neu hinzugekommenen Bahnen, nur einige Monate hindurch in Wirksamkeit gewesen.

Wird also das staatliche Betriebsnetz, wie es bis Ende 1883 betanden hat, und auch ohne die im Jahre 1883 gesondert verrechnete Arlbergbahn-Strecke Wörgl-, resp. Innsbruck-Landeck, in Betracht gezogen, so zeigt sich, dass die Transporteinnahmen, trotz der Weiterbildung des neuen Tarifsystems um einiges höher waren als im Vorjahre, indem sie 21 442 629,94 fl. gegen 21 382 346,63 fl. im Jahre 1883, betragen haben. Einzelweise genommen, beträgt die Steigerung: bei den Staatsbahnen 93 402,63 fl., bei der Rudolfbahn 426 572,57 fl., bei der Vorarlberger Bahn 149 412,69 fl., wogegen die Elisabethbahn, zumeist infolge der eingetretenen Verringerung des Exportes, um 609 104,24 fl. zurückgeblieben ist.

Hierbei ist übrigens auch im Auge zu behalten, dass, seitdem die Elisabethbahn und die Rudolfbahn für Rechnung des Staates betrieben werden, eine Konkurrenz zwischen diesen beiden Bahnen nicht mehr besteht, weshalb der Rudolfbahn nunmehr Transporte überlassen sind, von welchen die Elisabethbahn ehedem mindestens eine entsprechende Quote selbst verfrachtete. Bei der Vorarlberger Bahn macht sich bereits die Theilnahme am Arlbergverkehre geltend. Ebenso ist schon deutlich wahrnehmbar, wie günstig die Vereinigung der Böhmischen Linien mit der Elisabeth- und Rudolfbahn auf den Verkehr überhaupt, insbesondere aber auf den Kohlenverkehr aus Böhmen nach den westlichen Gegenden der Monarchie (einschliesslich der Deckung des eigenen Bedarfes) einwirkt.

Die Ausgaben des Gesammtnetzes sind ungeachtet der Herabminderung der Kosten für die allgemeine Verwaltung selbstverständlich wegen des Hinzukommens neuer Linien gestiegen. Auch mussten bei den hinzugekommenen Bahnen die das erste Semester betreffenden Ausgaben nach den von den früheren Verwaltungen überkommenen Nachweisungen in den Jahresabschluss aufgenommen werden. Ueberdies hat die bereits erwähnte Einführung von Gebühren für den Transport von Regiegütern bei diesen neu hinzugekommenen Bahnen die Kosten erhöht.

Allein auch bei dem schon früher vorhandenen Netze sind die Betriebsausgaben nicht unwesentlich gestiegen. Dies resultirte einestheils aus dem Umstande, dass bei der Kronprinz Rudolf- und bei der Vorarlberger Bahn vor dem bevorstehenden Uebergange in das Staatseigenthum schwebende Konti ihre Begleichung finden mussten, und anderentheils die Betriebsrechnung dieser beiden Bahnen durch verschiedene Rekonstruktions- und Erweiterungsbauten (Herstellung eiserner Brücken statt der hölzernen Objekte, oder Vergrösserung fast aller Stationen der Vorarlberger Bahn anlässlich der Eröffnung der Arlbergbahn u. s. w.) aussergewöhnlich belastet wurde, weil nur ein Theil der Kosten jener Bauten für Rechnung des Baukapitals verausgabt werden konnte. Die durch die Mitbenutzung der Strecke Wörgl-Innsbruck zu tragenden Opfer fallen ebenfalls dem Verkehre zur Last. Auch musste für Auswechslung von Schienen und Schwellen in diesem Jahre mehr geschehen, als im Jahre 1883.

Ferner hat die von den Interessenten und vom Staats-Eisenbahnrathe dringend verlangte Einleitung neuer internationaler Züge die Auslagen der schon früher im Staatsbetriebe gestandenen Bahnen wesentlich gesteigert. So wurde mit dem Orientexpresszuge begonnen, um den Wien-Pariser Verkehr zu verbessern und um den Verkehr aus dem Osten Europas sowie aus dem Oriente nach Süddeutschland, der Schweiz, Frankreich und England über die diesseitigen Linien zu leiten. Desgleichen wurde ein Nachtkurierzug über Pontafel und damit eine kürzere, der Linie Leoben-Villach zugute kommende Verbindung mit Italien, insbesondere Venedig zu Stande gebracht. Mit der Eröffnung der Arlbergbahn musste auch ein Kurierzug auf derselben behufs Verbindung mit Vorarlberg und dem Bodensee, sowie mit der Schweiz eingeleitet werden. Diese und ähnliche Einrichtungen mussten ohne Zweifel bei der geographischen Lage der Oesterreichischen Staatsbahnen getroffen werden, und werden sich dieselben hoffentlich auch nutzbringend erweisen; für die Gegenwart aber können sie nur als Investitionen betrachtet werden, welche nebst anderen Konzessionen für die Bedürfnisse des Publikums den Verkehrs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst unleugbar stark belasten.

Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ist bei den westlichen Staatsbahnen (inkl. der Arlbergbahn) 56,58 pCt., daher um 5,62 pCt. ungünstiger als im Vorjahre; bei der Mährischen Grenzbahn und den Staatsbahnen in Galizien (inkl. der Transversalbahn) 87,76 pCt., daher um 8,68 pCt. ungünstiger als im Vorjahre, aber um 1 pCt. günstiger als 1882; bei der Istrianer Bahn 171,16 pCt., daher um 20,81 pCt. ungünstiger als im Vorjahre, aber um 11,88 pCt. günstiger als 1882; endlich bei der Dalmatiner Bahn 193,46 pCt., daher um 0,81 pCt. ungünstiger als im Vorjahre, aber um 60,06 pCt. günstiger als 1882. Für das Gesammtnetz resultirt unter der Fiktion der gemeinsamen Administration auch schon im ersten Semester ein Betriebs-Koeffizient von 59,28 pCt., während derselbe im letzten Jahre vor dem Staatsbetriebe (1881) bei den Staatsbahnen 72,7 pCt., bei der Rudolfbahn 64,1 pCt. und bei der Vorarlberger Bahn 78,5 pCt. betragen hat.

Das Reinerträgniss des während des ganzen Jahres 1884 im Staatsbetriebe gestandenen Netzes beträgt 14 864 101 fl. gegen 16 540 956 fl. im Vorjahre, daher um 1 694 855 fl. oder 10,24 pCt. weniger. Die Verzinsung des betreffenden Baukapitals ist von 2,50 pCt. auf 2,23 pCt. gesunken, wobei neuerlich auf die Betriebsausfälle einzelner Linien, sowie auf die hohen Anlagekosten und die geringere Ertragsfähigkeit der in den Alpen gelegenen Staatsbahnen hingewiesen werden muss.

Die Betriebsbilanz der älteren Staatsbahnen schliesst mit einem Ertrage von 69 218 fl., und jene aller Staatsbahnen zusammengenommen mit einem Ausfalle von 3 326 fl., welcher vorwiegend auf Rechnung der Betriebsabgänge bei der Istrianer, der Dalmatiner und der Galizischen Transversalbahn zu schreiben ist.

Was jedoch diejenigen Bahnen betrifft, deren Eigenthumsübernahme durch den Staat gegen das Zugeständniss einer fixen Rente erfolgt ist, so beziffert sich das gegenüber dem früher bestandenen Garantieverhältnisse günstigere Ergebniss für den Staat:

bei der Kaiserin Elisabethbahn mit . . .	629 286 fl.
bei der Kaiser Franz Josefbahn mit . .	141 036 „
bei der Kronprinz Rudolfbahn mit . . .	60 000 „
daher in Summe mit . .	830 322 fl.

Hierzu muss bemerkt werden, dass bezüglich der Kaiserin Elisabethbahn der Vergleich nur approximativ aufgestellt werden konnte, weil die getrennten Rechnungen nach garantirten und ungarantirten Linien nicht mehr geführt werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Internationale Eisenbahnkonferenz.

Nach einer Meldung aus Rom ist die vom Schweizerischen Bundesrathe nach Bern einberufene Konferenz für das internationale Eisenbahnrecht verschoben worden, um den betheiligten Staaten Zeit zu lassen, die neuen vom Deutschen Reiche der Konferenz unterbreiteten Vorschläge, die von grosser Wichtigkeit sind, gehörig zu prüfen.

Zweite Stückgutklasse.

In der Sitzung des Ausschusses des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen wurde am 4. d. M. in Düsseldorf über eine von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover berufene Konferenz in Sachen der Ermässigung der Stückgutfrachten für gewisse Güter berichtet. Der Verein ist stets mit äusserster Energie für die Einführung einer 2. Stückgutklasse eingetreten und begrüsste es dankbar und freudig, dass nunmehr für die von der einen Stückgutklasse am schwersten getroffenen Güter eine Erleichterung stattfinden soll. Der Ausschuss beschloss prinzipiell jede Erleichterung dieser Art zu befürworten, auch wenn sie fürs erste nur einem oder einzelnen Industriezweigen zu gute kommen sollte, aber nicht aufzuhören, auch für die weiteren in dieser Beziehung nothleidenden Industrien die gleiche Begünstigung zu erstreben. In diesem Sinne beauftragte der Ausschuss den Vorstand, die Petition, welche die Kleineisen-Industrie um Einführung eines ermässigten Stückguttarifs an den Fürsten Reichskanzler gerichtet hatte, durch Eingabe zu unterstützen.

Abonnementskarten für Preussische Staatsbahnen.

Auf Grund der Erörterungen in der letzten Staatsbahnkonferenz ist der § 13 der allgemeinen Bedingungen für die Ausgabe von Abonnementskarten wie folgt geändert worden: „Auf Antrag der Abonnenten können Abonnementskarten von mindestens dreimonatlicher Dauer, welche eine Zeit lang ausser Benutzung bleiben sollen, kostenfrei verlängert werden, wenn dieselben während der Zeit der Nichtbenutzung bei demjenigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte, von welchem sie ausgefertigt worden, hinterlegt werden. Die Giltigkeitsdauer der Karte wird alsdann um den Zeitraum der Unterbrechung verlängert, doch darf die ursprüngliche Giltigkeitsdauer niemals um mehr als drei Monate hinausgerückt werden. Auch wird die Verlängerung nur dann bewilligt, wenn die Unterbrechung der Abonnementsfahrten sich auf mindestens 14 Tage erstreckt. Bei einer geringeren als vierzehntägigen Zeitdauer der Unterbrechung ist eine Gutschrift der nicht ausgenutzten Geltungsdauer nur bei gleichzeitiger Erneuerung des Abonnements auf mindestens drei Monate zulässig. Anträge auf Verlängerung von Abonnementskarten sind unter Beifügung der letzteren schriftlich an diejenige Billetexpedition zu richten, durch welche die Abonnementskarte bezogen worden ist.

Frachtsätze für Langeisen.

Im Lokal- und Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen, sowie im Verkehre der Preussischen Staatsbahnen mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen wird vom 1. August d. J. ab versuchsweise bis Ende d. J. die Fracht für Langeisen, welches wegen des Gewichtes oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs oder der Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg erhoben.

Sarrazin's Verdeutschungs-Wörterbuch.

Die „Tägliche Rundschau“ schreibt: „Dass im Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Bemühungen zur Reinigung unserer Muttersprache von überflüssigen Fremdwörtern eine kräftige Unterstützung erfahren, wurde bereits früher mehrfach hervorgehoben. Gegenwärtig ist der dem genannten Ministerium als Hilfsarbeiter angehörige Regierungsrath Sarrazin mit der Abfassung eines Verdeutschungs-Wörterbuchs beschäftigt, das einerseits die zahllosen landläufigen Fremdwörter enthalten wird, welche ja auch die amtlichen Berichte und Kundgebungen aller Art überwuchern, dann aber namentlich die ausländischen Kanzlei- und sogen. technischen Ausdrücke berücksichtigen soll, die sich wie in der Amtssprache, so im gesammten Verkehrswesen, im Bau-, Eisenbahn-, Maschinenwesen und allen Zweigen der Ingenieurkunst über Gebühr breit machen. Zur Förderung des Werkes hat der Herr Arbeitsminister, der diese Bestrebungen bekanntlich mit ganz besonderem Interesse pflegt, dem Verfasser, wie wir hören, einen mehrmonatlichen Urlaub ertheilt. Da der letztere seit Jahren die Redaktion zweier im Arbeitsministerium erscheinenden Fachzeitschriften leitet, so dürfen wir ohne Zweifel eine werthvolle Bereicherung unserer Verdeutschungslitteratur er-

warten. In den Kreisen der Beamten sowohl wie in Fachkreisen sieht man dem Erscheinen des Werkes mit Spannung entgegen."

Die erste Hülfe in Unglücksfällen.

Der Gedanke des Professors Esmarch in Kiel, dass Nicht-Aerzte ausgebildet werden sollten zu kunstgerechter Leistung der ersten Hülfe in Unglücksfällen, ist, wie dessen uns vorliegender jüngster Jahresbericht pro 1884 zeigt, bei den Berufsständen auf fruchtbaren Boden gefallen, welche besonders oft in die Lage kommen, Zeugen nicht vorhergesehener Unglücksfälle fern von fachmässiger ärztlicher Hülfe zu sein.

Esmarch's Hauptverein in Kiel sendet seine lehrenden Aerzte jetzt an die Küsten, um die Strandbevölkerung, welcher so oft Ertrunkene noch in rettbarem Zustande unter Augen und Hände kommen, insbesondere die Rettungsmannschaften der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, auch in diesem Sinne rettungskundig zu machen. Die Feuerwehrleute sind vielerwärts auf das Verbinden Verletzter und das Wiederbeleben Scheintodter eingeübt worden. Die Deutschen Kriegsminister haben die Generalkommandos angeregt, ihre Militärärzte zur fortlaufenden Ausbildung von Nothhelfern zu veranlassen. Das Reichs-Postamt lässt in derselben Weise diejenigen seiner Beamten ausbilden, welche die Eisenbahnzüge begleiten, und gibt ihnen einen nach Esmarch's Angaben eingerichteten Verbandskasten auf den Weg. Aehnlich verfahren einzelne Eisenbahndirektionen und ist zu hoffen, dass bald noch andere nachfolgen.

In dem erwähnten Jahresbericht werden vierzehn Samariter-Vereine aufgezählt, von denen der Berliner 228 Mitglieder hat und im Laufe des Jahres 1884 gegen fünfhundert „Samariter" in vierundzwanzig Abtheilungen ausbilden liess, ferner zweiundvierzig Orte mit Samariter-Schulen ohne den Apparat eines Vereins, und noch ebensoviele andere Orte, wo Interesse und Sympathie für die Sache besteht, also auch wohl früher oder später eine „Schule" dieser Art oder ein förmlicher Verein sich aufthun werde.

Möge Esmarch's Samariterthum zum Segen der in Noth gerathenden Menschen immer weitere Ausbreitung finden!

Internationale Telegraphenkonferenz in Berlin.

Nach der „National-Zeitung" haben die Vorschläge, welche die Deutsche Post- und Telegraphenverwaltung der am 10. d. Mts. hier zusammengetretenen internationalen Telegraphenkonferenz unterbreitet hat, folgenden Wortlaut:

Internationaler Telegraphentarif;
Europäisches Netz.

I. Einheitssatz. Der Tarif der internationalen Telegramme im Europäischen Verkehr besteht aus einer Grundtaxe von 50 Cts. und einer Taxe von 20 Cts. pro Wort.

II. Zuschlagstaxe. Für die durch unterseeische Kabel beförderten Telegramme kann eine Zuschlagstaxe erhoben werden, welche aber 10 Cts. pro Wort nicht überschreiten darf.

III. Vertheilung. Jede Verwaltung erhält vollständig alle Taxen, welche für die in ihrem Verwaltungsbezirke behufs Absendung kommenden Telegramme erhoben sind und bezahlt aus ihrem Einkommen die eventuellen Ansprüche auf den Transit zu Lande oder unter dem Meer.

IV. Transittaxe. Die Transittaxe wird festgesetzt:

A. Für Landtelegramme:

1. Für Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Griechenland, Luxemburg, Montenegro, Norwegen, Niederlande, Portugal, Rumänien, Serbien und die Schweiz auf zwei Centimes pro Wort.

2. Für Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Spanien, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Russland, Schweden und die Türkei auf vier Centimes pro Wort.

Diese letztere Taxe kann für gewisse Transitlinien von der Verwaltung, welche diesen Transit bewirkt, auf zwei Centimes herabgesetzt werden.

B. Für Seekabel-Telegramme:

1. Für Strecken bis 300 Seemeilen auf fünf Centimes pro Wort.

2. Für grössere Strecken auf zehn Centimes pro Wort.

Die Transittaxen zu Lande oder per Kabel dürfen in keinem Falle die Höhe der gegenwärtig geltenden Taxen überschreiten.

V. Grenzländer. Zwischen zwei an einander grenzenden Ländern darf die Worttaxe von zwanzig Centimes bei gegenseitigem Uebereinkommen auf zehn Centimes herabgesetzt werden.

Die Begründung, welche diesen Vorschlägen beigegeben ist, lautet:

Die Deutsche Telegraphenverwaltung wiederholt den Vorschlag, den sie schon der Londoner Konferenz unterbreitet hatte, einen einheitlichen Tarif zu mässigen Sätzen für die innerhalb der Grenzen Europas gewechselten Telegramme festzusetzen.

Sie that dies in der Ueberzeugung, dass einzig die Annahme eines einfachen und wohlfeilen Tarifes den telegraphischen Verkehr zur Höhe der Entwickelung des Postverkehrs führen wird, die er bis jetzt trotz des natürlichen Vortheils der Schnelligkeit nicht erreichen konnte; nur so wird der Telegraphenverkehr seine Mission erfüllen können, indem sein Gebrauch nicht blos bei einem verhältnissmässig kleinen Theil der Bevölkerung, sondern in der grossen Masse des Publikums aller Nationen üblich wird.

Da der Tarifvorschlag Deutschlands nicht ohne Widerspruch geblieben ist, so wurde sein praktischer Werth unter allen Gesichtspunkten einer neuen und erweiterten Prüfung unterzogen. Die Einwendungen gegen das Prinzip des Worttarifes selbst werden ohne Zweifel nicht mehr zu Tage treten, jetzt wo dieses Prinzip unter dieser oder jener Form nicht nur im internationalen Verkehr in Kraft ist, sondern auch in dem innern Verkehr verschiedener Länder gilt.

Um zunächst das zu betonen, was die wichtigste Seite des Vorschlages betrifft, nämlich sein Einfluss auf das Einkommen der Verwaltungen, so treten hier folgende Erwägungen hervor: Das telegraphische Netz eines Landes ist zur Befriedigung des inneren Bedürfnisses errichtet. Dieser Thatsache gegenüber sind die für die speziellen Bedürfnisse des internationalen Verkehrs geschaffenen Linien, was ihre Ausdehnung betrifft, von geringer Bedeutung. Dieselbe Beziehung besteht, wenn auch nicht vielleicht in gleicher Stärke für den speziell internationalen Verkehrsdienst im Verhältniss zum inneren Verkehrsdienst. Unter allen Umständen aber fällt für internationale Telegramme die Taxation und die Absendung oder die Abnahme und Uebermittelung weg, Operationen, welche das interne Telegramm jedesmal verlangt. Es folgt daraus, dass die Kosten eines internationalen Telegramms kleiner sind, als die eines internen.

Die Zahl der Telegramme ist im inneren Dienst beträchtlich höher, als im internationalen Dienst, selbst wenn im letzteren Abgangstelegramme und Eingangstelegramme addirt werden. Dieses Verhältniss wird durch Tarifänderungen nicht aufgehoben oder modifizirt werden; denn die Erfahrung hat stets bewiesen, dass jede Anknüpfung auf weite Entfernung eine oder mehrere Anknüpfungen in der Nachbarschaft entstehen lässt, so dass das Anwachsen des internationalen Verkehrs eine entsprechende Vermehrung in dem inneren Verkehr bringt. Aus diesen Betrachtungen ergibt sich, dass aus der Natur der Telegraphie kein Grund erwächst, um die Taxe eines internationalen Telegramms höher zu gestalten als die eines internen und dass weiter die finanzielle Wichtigkeit des internationalen Depeschendienstes mit dem des internen Dienstes nicht verglichen werden kann. Unter diesen Umständen sollte man es schon als eine besonders hohe Forderung betrachten, dass der Staat des Abgangs und der des Eingangs jeder seine eigene innere Taxe beanspruchen, als den ihnen gebührenden Antheil an der Taxe des internationalen Telegramms. Dessenungeachtet ist fast ohne Ausnahme in jedem Europäischen Staate die innere Taxe beträchtlich niedriger als der Antheil an der internationalen Taxe, den ihm die Londoner Telegraphenkonvention zubilligt.

So ist denn das natürliche Verhältniss geradezu auf den Kopf gestellt. Wenn nun auch einige Erleichterung in den durch die Anwendung der Londoner Tarife sich ergebenden Taxen durch spezielle Verabredungen eingeführt werden konnten, so bleibt doch die ausnahmslose Thatsache bestehen, dass die innere Taxe im Durchschnitt nicht den Antheil erreicht, den jedes Land von der Taxe der internationalen Telegramme zieht. In jedem Falle ergibt sich, dass der von Deutschland vorgeschlagene Tarif nicht über das Mass hinaus den jeden Staat treffenden Antheil herabsetzt, indem nach diesem Vorschlag die Grundtaxe auf ein Telegramm von 15 Worten angewendet, dem betreffenden Staat 11⅔ Centimen pro Wort und mit der vorgeschlagenen Reduktion noch 6⅓ Centimen pro Wort belässt. Diese Berechnung berücksichtigt allerdings nicht die Transitbonifikation, welche auf den erhobenen Taxen liegt. Aber für den grössten Theil der Staaten bildet die Transittaxe ein Element ohne Bedeutung. Nur in einigen kleinen Ländern zählen die Transittelegramme stärker in der Summe der internationalen Telegramme. Im ganzen und grossen werden die Tarifbonifikationen, die den Staaten des Abganges der Depesche zur Last fallen, keine besondere Rolle spielen.

In Deutschland gehören von dem Gesammtverkehr mit der Fremde 95 pCt. der Telegramme dem Verkehr mit unmittelbar angrenzenden oder durch direkte Kabel verbundenen Ländern an. Die Verhältnisse sind fast in allen anderen Staaten die gleichen, so dass die Transitbonifikation nur selten in Frage kommt. Die finanzielle Bedeutung der Transitbonifikation könnte daher gegen die Gleichmässigkeit der Tarife nicht in das Feld geführt werden, wenn nicht rein theoretische Grundsätze über Preis und Dienst, die praktisch wie absolut durchführbar sind, massgebend erklärt werden sollen.

Die Ziffern der Transittaxe sind, wie selbstverständlich, niedriger gegriffen worden als die der Endtaxen, weil der Transit nur die Herleihung der Linien verlangt und wenige, bei Treffung guter Einrichtungen gar keine Uebermittelungsarbeit. Für die unterseeischen Kabel haben die grösseren Anlagekosten die Zubilligung einer erhöhten Taxe gerechtfertigt. Diese entspricht

billigen Ansprüchen, wenn das Kabel die natürliche und kürzeste Verbindung zwischen zwei Ländern herstellt; was die Kabel betrifft, die auf Umwegen den Landlinien Konkurrenz machen, so kann die Länge derselben den Antheil an der Taxe nicht in die Höhe treiben.

Die Taxe wird zwischen dem Abgangsstaat und dem der Bestimmung gleich vertheilt ohne Rücksicht auf deren Ausdehnung. Nur in wenigen Fällen wird die Vertheilung der Taxen zu zwei Hälften sich nicht realisiren und ein Land mehr Telegramme absenden, als es solche erhält. Aber die Ausfälle, die sich so ergeben, kompensiren sich wiederum im Generaldurchschnitt. Denn ein Land, das von einem anderen mehr Telegramme erhält, als dorthin versendet, steht mit einem dritten leicht im umgekehrten Verhältniss.

Wenn vom Standpunkt der Billigkeit die vorgeschlagene Vertheilung im ganzen und grossen den finanziellen Interessen entspricht, so empfiehlt sie sich noch weiter durch die Möglichkeit, jede Rechnungslegung abzuschaffen. Hat dies für den Verkehr an sich keine besondere Wichtigkeit, so ist doch der Einfluss nicht zu missachten, den er auf den Uebermittelungsdienst selbst ausübt. Die Grundlagen der Rechnungsstellung müssen auf der Kontrolle der Telegrammtaxen beruhen. Wenn diese Arbeit während des Dienstes der Apparate gemacht wird, so entstehen Verzögerungen, die, wenn auch für ein einzelnes Telegramm nur gering, sich doch für das ganze der Korrespondenzen sehr fühlbar machen und direkt dem Zweck der Telegraphie, der raschestmöglichen Beförderung der Nachrichten widersprechen. Die Nothwendigkeit, in welcher die am Apparat Bediensteten stehen, ihre Aufmerksamkeit zu theilen, schadet der Sicherheit der Uebermittelung. Der Dienst am Apparat wird, wie auch die Einrichtung der Kontrolle sein wird, davon behelligt werden und stets werden Kosten entstehen, deren Wegfall sich der Vereinfachung des Dienstes zufügt und die kleine Ertragsminderung kompensirt.

Die Gesammtheit der vorgeschlagenen Massregeln führt daher zur Beschleunigung der telegraphischen Uebermittelungen und der Verbreitung des Gebrauches des Telegraphen durch eine wachsende Klientel. In dieser Erweiterung liegt die Entschädigung für die durch die neuen Taxen erwachsenden Ausfälle. Die Ausgaben werden durch diese Erweiterung nicht wachsen, denn die vorgeschlagenen Taxen gehen noch weit über die Kosten hinaus. Jede Erweiterung des Gebrauches lässt also Nettogewinn, auch wenn man ausser Berücksichtigung lässt, dass bei dem gegenwärtigen Stande der Telegraphenverwaltungen und ihrer Netze das Anwachsen des internationalen Verkehrs auf die Gesammtheit ihrer Ausgaben in deren Hauptposten ohne Einfluss bleibt.

Was die grossen Vortheile betrifft, die für alle Länder Europas aus einer grossen und allgemeinen Ausdehnung ihres telegraphischen Zwischenverkehrs erwachsen werden, der befruchtende Einfluss, den sie auf allen Gebieten der friedlichen Wechselbeziehungen ausüben werden, die glücklichen Folgen, welche für das allgemeine Wohl und das Glück der Völker daraus erwachsen, so sind das Betrachtungen, auf welche besonders noch hinzuweisen überflüssig sein würde.

Kiel-Flensburg.

In der Generalversammlung wurde die Dividende für die Stammaktien auf 4 pCt. festgesetzt. Für die beantragte Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 500 000 *M.* für ausserordentliche Bedürfnisse war die Versammlung nicht beschlussfähig.

Altona-Kaltenkirchener Bahn.

Das Betriebsmaterial dieser Bahn ist sehr bedeutend vermehrt worden. Ausser den neuen Personenwagen ist auch der Maschinenstand komplettirt und die Zahl der Tenderlokomotiven auf fünf gebracht. Die Lokomotiven sind eigenartig konstruirt worden, um dem Entzünden der zu passirenden Strohdächer durch herausfliegende Funken vorzubeugen und um das stossweise Austreten des abgehenden Dampfes zu vermeiden. Beide Probleme sind vorzüglich gelöst. Namentlich ist durch Abschluss des Aschenkastens und einen doppelten Funkenfänger jeglicher Feuersgefahr vorgebeugt.

Flensburg-Eckernförde: Vorarbeiten.

Einem unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Fürstenwerth in Eckernförde zusammengetretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Weiterführung der Kreis Flensburger Schmalspurbahn von Kappeln oder Rabel nach Eckernförde ertheilt worden.

Weisswasser-Forst i. L.: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin hat in diesen Tagen mit den generellen Vorarbeiten für die Sekundärbahn Weisswasser-Forst i. L. begonnen.

Oppeln-Namslau.

Nachdem der Kreistag des Kreises Namslau kürzlich beschlossen hat, das erforderliche Terrain für den Bau einer Sekundäreisenbahn von Oppeln über Karlsruhe nach Namslau, soweit der Kreis Namslau in Betracht kommt, nach den Ansprüchen der Königlichen Eisenbahnverwaltung zur Verfügung zu stellen, kann die Ausführung der bezeichneten Eisenbahn als gesichert angesehen werden.

Deutsch-Nordischer Lloyd: Generalversammlung.

In der am 30. v. Mts. in Rostock abgehaltenen Generalversammlung wurde Bericht über die Lage des Unternehmens erstattet, sowie die Bilanz des Gesellschaftsvermögens dargelegt. Bei dem günstigen Fortgange der Bahn- und Hafenarbeiten ist die Betriebseröffnung der neuen Linie im Frühjahr nächsten Jahres, vielleicht schon zu Anfang des Jahres 1886 in Aussicht genommen. Die durch das Loos aus dem Aufsichtsrath der Gesellschaft ausgeschiedenen Herren Staatsminister a. D. Victor Tesch in Brüssel und Ober-Postdirektor a. D. Geheimrath Wiebe in Berlin sind wiederum zu Mitgliedern des Aufsichtsraths gewählt worden.

Strassenbahnen.

Strassburger Strassenbahn.

Das „Gesetzblatt f. Els.-Lothr." vom 4. d. Mts. veröffentlicht eine Verordnung vom 24. Juli d. J., betreffend das Strassenbahn-Unternehmen in der Stadt Strassburg und deren Umgebung. Die der Stadt Strassburg durch die Verordnung vom 6. November 1876 ertheilte, mit dem 1. Januar 1910 erlöschende Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Pferdeeisenbahn in der Stadt Strassburg und Umgebung wird dadurch um die Dauer von 30 Jahren mit der Massgabe verlängert, dass der Betrieb, wie bisher, auch mit Lokomotiven stattfinden kann. Die Genehmigung erlischt mit dem 1. Januar 1940. Die in der Verordnung erwähnte Linie nach Illkirch-Grafenstaden hat entweder an einem der näher bezeichneten Punkte oder vor dem Hospitalthor in Strassburg zu beginnen. Die Feststellung der näheren Bedingungen für die Ausführung und den Betrieb des Unternehmens wird dem Ministerium für Elsass-Lothringen übertragen. — Durch eine weitere Verordnung desselben Datums erhält die Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Grafenstaden nach Markolsheim mit Abzweigung von Boofzheim nach Rheinau. Die Genehmigung erlischt mit dem 1. Januar 1984. Die Feststellung der näheren Bedingungen für Ausführung und Betrieb bleibt dem Ministerium vorbehalten.

Leipziger Pferdebahn.

Wie dem „Leipz. Tgbl." aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt wird, ist der Leipziger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft sowohl seitens der Königlichen Ministerien, als auch des Rathes der Stadt Leipzig die Genehmigung zu Probefahrten mit Lokomotiven ertheilt worden. Da nun bei allen bisher im Betriebe befindlichen Systemen die Belästigung der Strassenpassanten durch Feuergase und abgehende Dämpfe mehr oder weniger nicht zu vermeiden ist, so hat sich die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft entschlossen, das System der Natronmaschinen anzuwenden, und sollen die von allen Technikern und auch Nichttechnikern mit Spannung erwarteten Proben nach der Michaelismesse auf der Linie „Lindenau-Thonberg" stattfinden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Antrag der Sächsischen Staatsbahn auf Zurechnung verschiedener schmalspurigen Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken, sowie die Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf die Gnoyen-Teterower Eisenbahn nach Massgabe des § 5 des Vereins-Statuts. Nachdem die geschäftsführende Direktion des Vereins über die vorstehenden, in No. 39 S. 498 d. Ztg. bereits mitgetheilten, von der Kommission für das Vereins-Statut befürworteten Anträge das Abstimmungsverfahren eingeleitet hat, theilt dieselbe nunmehr das Resultat der Abstimmung mit und erklärt:

1. dass die Strecken Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück, Döbeln-Mügeln-Oschatz und Zittau-Reichenau-Markersdorf als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten sind;
2. dass auf die Gnoyen-Teterower Eisenbahn in deren Verkehre mit den Vereins-Bahnen die Vereins-Einrichtungen nach Massgabe des § 5 des Vereins-Statuts Anwendung finden.

Die Gnoyen-Teterower Eisenbahn wird durch deren Betriebs-Verwaltung in Teterow im Verein vertreten.

Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge. Zu diesem Verzeichnisse ist der II. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 47 (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt), No. 103 (Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft), No. 103 c (K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen), No. 103 o (Wittenberge-Perleberger Eisenbahn), sowie je der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 26 (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln) und No. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau), ferner je der II. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 25 (Königliche Eisen-

bahndirektion [linksrheinische] zu Köln, No. 30 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) und der V. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 78 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) vertheilt worden. Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im Mai 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 47 nebst Nachtrag I, der im Juni 1885 ausgegebene Kilometerzeiger No. 103, der im Dezember 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 103 c und der im September 1884 ausgegebene Kilometerzeiger No. 103 o aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 47 (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt), No. 94 a (Holländische Eisenbahn), No. 97 (Niederländische Rheineisenbahn) und No 103 (Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft) sowie der I. Nachtrag zu No. 90 a (K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang) sind von der geschäftsführenden Direktion ausgegeben worden. Durch die neuen betreffenden Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse werden das im Oktober 1883 ausgegebene Verzeichniss No. 47, das im Februar 1884 ausgegebene Verzeichniss No. 94 und das im August 1884 ausgegebene Verzeichniss No. 103 aufgehoben und es sind dieselben zurückzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4188 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem II. Nachtrag zu dem Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 4189 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausfertigung der Frachtbriefe für nach Russland bestimmte Sendungen (abgesandt am 7. d. Mts.)

No. 4191 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4194 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 4213 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 4214 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Das Verbot der Werthsangabe bei Gemälden etc., Betriebsreglement § 48, B. 3.

In No. 53 dieser Zeitung wurde meine unter dem Titel: „Nochmals die angeblichen Ungültigkeiten des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands“ veröffentlichte Schrift besprochen und dabei namentlich meine Stellungnahme zu der Kontroverse, ob das im Betriebsreglement § 48 B. 3 ausgesprochene Verbot der Werthsdeklaration bei Gemälden etc. gültig oder ungültig sei, einer Erörterung unterzogen. Letzteres veranlasst mich, diesen Punkt hiermit nochmals zu berühren, und zwar rein im sachlichen Interesse, ohne daher die seitens der Kritik als irrthümlich bezeichneten Auffassungen weiter rechtfertigen bezw. genetisch erklären, ohne endlich auch auf den Schlusspassus der Rezension zurückkommen zu wollen.

Vorab sei bemerkt, dass die Zweckmässigkeit dieser Reglementsbestimmung nicht zu bestreiten sein dürfte.

Die Höhe des Werthes, die Schwierigkeit der Feststellung derselben, ihr meistens subjektiver Charakter verlieren ihre Bedeutung bei diesen Gütern, wenn der eventuell zu erstattende Werth von vornherein auf einen bestimmten Normalsatz fixirt ist. Andererseits liegt hierin keine Schädigung des Absenders seitens der Eisenbahn, da jeder Ermässigung der Höhe der Haftpflicht eine Ermässigung der Höhe der Fracht als Aequivalent gegenüber steht, ein Prinzip, das wirthschaftlich durchaus gerechtfertigt und in neueren Eisenbahngesetzgebungen positive Anerkennung findet (vergl. Art. 416 des neuen Italienischen Codice di commercio von 1882, vergl. Art. 35 des Berner Entwurfes eines internationalen Uebereinkommens von 1881).

Fraglich kann nur sein, ob diese de lege ferenda zu rechtfertigende Bestimmung auch de lege lata haltbar ist.

In Bezug hierauf habe ich nun im § 6 meiner Schrift vor allem die Frage aufgeworfen, ob der Absender durch Art. 427 des H.-G.-B. ein Recht auf Deklaration erhalten, und hinzugefügt: Wenn diese Frage zu bejahen, so ergibt sich als nothwendige Konsequenz, dass die Eisenbahn dieses Recht nicht verletzen darf, weder allgemein noch für einzelne Sendungen oder Güter, also auch nicht für Gemälde etc., weder in Gestalt einer Transportbedingung — „ich transportire nur, wenn nicht deklarirt ist“, — noch in Gestalt einer Vertragsbedingung — „ich hafte nur für den Normalsatz“.

Dem gegenüber wird von anderer Seite behauptet, dass dem Absender zwar i m a l l g e m e i n e n durch Art. 427 ein Recht auf Deklaration eingeräumt sei, dass aber dieses Recht bezüglich Gemälde etc. a u s n a h m s w e i s e c e s s i r e.

Die Begründung dieser Ausnahme ist sehr verschieden. Eger beruft sich auf die Ausnahmestellung der „Kostbarkeiten“ im Art. 395 Abs. 2 des H.-G.-B.; aber mit Unrecht, denn sobald „diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist“ (Art. 395 Abs. 2), haftet die Eisenbahn für Kostbarkeiten in gleicher H ö h e wie für andere Güter. Mit vollem Recht hat denn auch das Reichsgericht in seinem neuesten Urtheile hierüber vom 7./3. 1885 die Frage der Haftpflicht nach dem „ob?“ und nach dem „wie hoch?“ ganz getrennt gehalten. Die Mehrzahl der Autoren dagegen — Koch, Steinbach, Schott, theilweise Goldschmidt — beruft sich auf Art. 422 des H.-G.-B.

Eine solche Berufung wäre in doppelter Weise möglich: entweder will man das allgemein anerkannte Recht auf Deklaration in gewissen Ausnahmefällen, bei gewissen Gütern etc. cessiren lassen, weil auch das allgemein anerkannte Recht auf Benutzung der Eisenbahn in gewissen Ausnahmefällen cessire — dieses wäre Interpretation des Art. 427 nach den Grundsätzen der Analogie.

Oder man sagt, das Verbot der Werthsangabe ist eine Transportbedingung, deren Zulässigkeit sich nur aus Art. 422 beurtheilt („die Weigerung der Eisenbahn, ein Gut unter Werthsdeklaration anzunehmen, ist eine bedingte Weigerung des Transports .... Ist die Weigerung begründet, weil einer der im Art. 422 H.-G.-B. vorgesehenen Ausnahmefälle vorliegt ....“) — Dieses wäre eine der Interpretation des Art. 427 präjudizirende Interpretation des Art. 422.

Welcher dieser Ansichten die einzelnen Autoren kumulativ oder elektiv zuneigen, ist nicht immer prinzipiell ausgedrückt, bedarf jedoch hier einer Erörterung nicht, vielmehr gilt es hier nur, ihre Haltbarkeit zu prüfen.

In Bezug auf die erste Ansicht nun ist zu bemerken, dass eine solche analoge Anwendung des im Art. 422 ausgesprochenen Prinzips auf den Art. 427 nicht statthaft ist.

Wenn auch die von Thöl angewandte rein wortgemässe Interpretation nicht zu billigen, wenn vielmehr den historischen, dogmatischen und legislativen Beziehungen des Deutschen Eisenbahnfrachtrechts möglichst Rechnung getragen werden muss, so ist es doch durch Art. 423 verboten, weitere Ausnahmen, als in dem Art. 424/431 gestattet sind, zu vereinbaren. Denn das Wort des Gesetzgebers in Art. 423 ist so klar und unzweideutig, dass man sagen muss, die Sprache hat kein anderes Mittel, den Willen des Gesetzgebers deutlicher zum Ausdruck zu bringen, als es in Art. 423 geschehen. (S. 9 meiner Schrift.)

Es ist deshalb durch Art. 423 die Interpretation des Art. 427 nach den Grundsätzen der A n a l o g i e a u s d r ü c k l i c h u n t e r s a g t.

Was die zweite Ansicht betrifft, so verkennt diese vor allem das Verhältniss des Art. 422 zu den Art. 423/431. Ersterer ist nicht präjudizirend für letzteren, sondern g e r a d e umgekehrt: Was den Eisenbahnen durch die Art. 423/431 zu vereinbaren verboten ist, dürfen sie niemals als Transportbedingung im Sinne des Art. 422 aufstellen (vergl. S. 26 meiner Schrift). Diese zweite Ansicht ist daher in Bezug auf das thema probandum nur eine petitio principii.

Wenn demnach im Art. 427 wirklich ein Recht auf Deklaration gegeben ist, so muss dasselbe auch stets beachtet werden; Ausnahmen sind nicht gestattet, vielmehr die bisherigen Versuche, solche zu rechtfertigen, meines Erachtens als missglückt zu bezeichnen.

Ob nun meine Beweise für die Verneinung eines solchen Rechts stichhaltig, lasse ich dahin gestellt. Wenn auch sie hinfällig, so ist das Betriebsreglement, wie Thöl und nach ihm v. Hahn behaupten, einfach ungültig und es fragt sich nur noch, welche Wirkung hat dasselbe in seiner jetzigen Gestalt. Diese Wirkung ist verschieden für den wegen der Deklaration zurückgewiesenen und den ohne Deklaration übernommenen Transport.

Im ersten Falle macht sich die Eisenbahn laut Art. 422 Abs. 4 für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich, da sie eine unerlaubte Bedingung gestellt.

Im zweiten Falle dagegen haftet die Eisenbahn nach den Grundsätzen des Art. 396 H.-G.-B., also auch ohne Erhebung des Frachtzuschlages; denn sie hat die ihr im Art. 427 gestattete Modifizirung des Art. 396 nicht gültig und darum juristisch gar nicht vereinbart.

Dr. D r i l l i n g.

Obigen Ausführungen können wir darin beistimmen, dass man sich zur Vertheidigung der Gültigkeit der betreffenden Festsetzung des Betriebsreglements nicht wohl auf Art. 395 Abs. 2 H. G.-B. wird berufen können. Versteht man mit dem Reichsgericht unter „Kostbarkeiten“ auch Gemälde von einigem Kunstwerth — eine Ansicht, deren Richtigkeit allerdings manchem Einwurfe unterliegen möchte — so spricht jener Artikel nicht f ü r, sondern g e g e n die Zulässigkeit des Verbots einer Werthsangabe bei Gemälden, wenigstens bei einer gewissen Kategorie derselben.

Im übrigen beharren wir auf unserer, nach dem — nicht blos theilweisen — Vorgange Goldschmidt's gegebenen Auslegung des Art. 427 H.-G.-B. Wenn Herr Dr. Drilling meint, es sei durch Art. 423 die Interpretation des Art. 427 nach den Grundsätzen der Analogie „ausdrücklich untersagt", so sucht man vergebens nach einem derartigen Verbot, das vielleicht aus allgemeinen Interpretationsregeln, aber sicher nicht aus einer ausdrücklichen Bestimmung des H.-G.-B. entnommen werden kann. Es handelt sich aber hier gar nicht um irgendwelche Analogie, sondern um die sinngemässe Auslegung des Art. 427, welche doch gewiss weder verboten ist, noch verboten sein kann. In dem erwähnten Artikel ist die in der Dissertation urgirte Frage, ob der Absender ein Recht auf Deklaration hat, überhaupt nur implicite beantwortet, und zwar — nach der vermutblichen Absicht des Gesetzgebers — im Allgemeinen bejahend, jedoch in dem Sinne, dass eine aus der Bestimmung im Art. 422[1] H.-G.-B. abzuleitende Ausnahme für solche Gegenstände, deren Transport überhaupt verweigert werden könnte, nicht ausgeschlossen erscheint. Die Frage, auf deren Beantwortung es bei der vorliegenden Debatte schliesslich ankommt, heisst übrigens nicht: „hat der Absender ein Recht auf Werthsdeklaration?", sondern „hat die Erlaubniss der Beschränkung der Höhe des zu ersetzenden Werthes auf einen Normalsatz zur unerlässlichen Vorbedingung, dass dem Absender eine Werthsdeklaration gestattet wird?" Diese Frage ist, wie wir mit Goldschmidt annehmen, bei richtiger Auslegung des Art. 427 H.-G.-B. zwar im allgemeinen zu bejahen, jedoch ausnahmsweise für gewisse Gegenstände im Sinne des Art. 422[1] H.-G.-B. zu verneinen.

Die Red.

Zur Jubelfeier der Belgischen Eisenbahnen.

Der zur Jubelfeier der Belgischen Eisenbahnen einberufene Kongress ist am 8. d. Mts. in Brüssel programmmässig mit einer Ansprache des Eisenbahnministers van der Peereboom eröffnet worden, in welcher derselbe der Hoffnung Ausdruck gab, dass eine einheitliche Europäische Eisenbahnordnung nach dem Vorbilde des Weltpost-Vereins erzielt werden möge.

Der Generalinspektor der Brücken- und Wegebauten, Präsident des Französischen technischen Eisenbahnkomitees, Herr Brame, erwiderte Namens der Kongresstheilnehmer und sprach sich in zustimmendem Sinne zu den Aeusserungen des Ministers aus.

Auf dem Kongresse sind die Regierungen folgender Staaten vertreten:

Oesterreich-Ungarn, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Congostaat, Frankreich, Griechenland, Englisch-Indien, Luxemburg, Mexiko, Niederlande, Russland, Serbien, Schweiz und Venezuela.

Ausserdem haben folgende Eisenbahnen Vertreter entsandt:

Deutschland: Preussische Staatsbahnen, Bayerische Staatsbahnen, Württembergische Staatsbahnen, Aachen-Mastrichter Eisenbahn, Unterelbesche Eisenbahn, Hessische Ludwigsbahn, Lübeck-Büchener Eisenbahn, Saalbahn, Weimar-Geraer Bahn, Mühlhausener Dampftramways;

Oesterreich-Ungarn: K. K. Oesterreichische Staatsbahnen, Ungarische Staatsbahnen, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Bahn, Galizische Carl-Ludwigbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Lemberg Czernowitz-Jassy Eisenbahn, Ungarische Nordostbahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Wien-Aspang Bahn;

Belgien: Belgische Staatsbahnen und fast sämmtliche Privatbahnen;

Brasilien: Brasilianische Eisenbahngesellschaft und Kaiserlich Brasilianische Eisenbahn;

Dänemark: Ostseeländische, Südfünensche und Lolland-Falster Eisenbahn;

Aegypten: Aegyptische Staatsbahnen;

Spanien: Andalousische Eisenbahnen, Eisenbahn Madrid-Caceres, Madrid-Saragossa-Alicante, Medina del Campo-Zamora und Orense-Vigo und Tarragona-Barcelona;

Amerika: Illinois- und Pensylvanische Eisenbahnen;

Frankreich: Staatsbahnen, Ostbahn, Nordbahn, Bône-Guelma, Algerische Ostbahn, Eisenbahn von Somain nach der Belgischen Grenze;

Griechenland: Eisenbahn Piräus-Athen-Pelopones;

Indisch-Indien: East Indian Railway;

Italien: Römische Sekundärbahnen;

Luxemburg: Prinz Heinrichbahn, Wilhelm-Luxemburgbahn, Luxemburgische Sekundärbahnen;

Niederlande: Sämmtliche Niederländischen Eisenbahnen und die Batavische Ostbahn;

Portugal: Beirabahn, Königliche Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen;

Argentinische Republik: Eisenbahn Buenos-Ayres-Rosario, Central-Argentinische Eisenbahn, Ostargentinische Eisenbahn;

Rumänien: Rumänische Staatsbahnen;

Grossbritannien und Irland: Great Eastern-, Great Northern-, Great Western-, London Chatam und Dover-, Manchester, Sheffield und Lincolnshire-, Midland-, Midland Great Western Railway of Ireland, North Eastern Railway, North London Railway und South Eastern Railway;

Russland: Grosse Russische Eisenbahnen, Verband der Russischen Eisenbahnen, Baltische Eisenbahn, Fastow Eisenbahn, Koslow-Rostower Eisenbahn, Kursk-Charkow-Azowsche Eisenbahn, Libau-Romny Eisenbahn, Lozowo-Sebastopol Eisenbahn, Morschansk-Sysran Eisenbahn, Moskau-Brester Eisenbahn, Moskau-Rjäsan Eisenbahn, Orel-Griazi Eisenbahn, Riajsk-Wiasma Bahn, Südwestbahn, Warschau-Terespoler Eisenbahn, Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn, Weichselbahn und Wladikawkas Eisenbahn;

Serbien: Serbische Staatsbahnen;

Schweden und Norwegen: Schwedische und Norwegische Staatsbahn, Frövi-Ludvika und Bangbammar-Kloten Eisenbahn, Köping-Hult und Nora-Carlskoga Bahn;

Schweiz: Gotthardbahn und Jura-Bern-Luzern Bahn;

Türkei: Orientalische Bahnen;

Venezuela: La Guaira und Caracas Eisenbahn.

Nachstehend theilen wir das Programm der Arbeiten des Eisenbahnkongresses, sowie der mit demselben verbundenen Festlichkeiten mit.

Programm.

Sonnabend, den 8. August, Vormittags 10 Uhr. Empfang und Begrüssung der Kongress-Theilnehmer im Palais des Académies durch das Organisations Komitee. Aufstellung der Präsenzliste. Zuweisung der Mitglieder in die einzelnen Abtheilungen, wobei gewünscht wird, dass jedes Mitglied diejenige Abtheilung speziell bezeichnen möge, an deren Arbeiten dasselbe Theil zu nehmen wünscht.

Nachmittags 2½ Uhr. Eröffnungssitzung. Anrede des Herrn Ministers der Eisenbahnen, Post und Telegraphie. Erwiederung auf diese Anrede seitens eines der Kongress-Theilnehmer. Wahl des Präsidenten und des Büreaus. Schluss der Plenarsitzung. Eröffnung der Abtheilungssitzungen behufs Wahl je eines Vorsitzenden und eines Sekretärs.

Abends 9 Uhr. Empfang der Kongress-Theilnehmer im Stadthause zu Brüssel durch das Kollegium der Bürgermeister und Schöffen.

Sonntag, den 9. August. Ausflug nach Antwerpen.

9 Uhr Vormittags. Abfahrt mittelst Extrazuges vom Nordbahnhof in Brüssel.

10 Uhr Vormittags. Ankunft in Antwerpen (Ostbahnhof).

10½ Uhr Vormittags. Empfang im Stadthause durch das Kollegium der Bürgermeister und Schöffen.

10¾ Uhr. Einschiffung am Quai van Dyck. Besichtigung der maritimen Anlagen. Lunch an Bord.

2 Uhr Nachmittags. Aussteigen an der Schleuse des Bassin du batelage.

2¼ Uhr. Empfang durch das Exekutiv-Komitee der Weltausstellung (Festsaal).

5½ Uhr. Rückkehr nach Brüssel mittelst Extrazuges.

Montag, den 10. August 9 Uhr Vormittags. Versammlung der vier Abtheilungen in den betreffenden Sitzungssälen im Palais des Académies.

2 Uhr Nachmittags. Plenarsitzung im grossen Saale des Palais des Académies.

Dienstag, den 11. August 9 Uhr Vormittags. Berathungen in den Abtheilungen.

2 Uhr Nachmittags. Plenarsitzung.

Mittwoch, den 12. August. Wie Dienstag

Donnerstag, den 13. August. Industrieller Ausflug in das Kohlenrevier von Charleroi, unter Leitung des Syndikats der Brüsseler Metall- und Kohlenbörse.

8 Uhr Vormittags. Extrazug von Brüssel (Südbahnhof) nach Mariemont.

12½ Uhr Nachmittags. Extrazug von Mariemont nach Charleroi.

10½ Uhr Abends. Rückfahrt von Charleroi nach Brüssel.

Freitag, den 14. August. Industrieller Ausflug in das Lütticher Kohlenrevier.

8 Uhr Vormittags. Abfahrt mittelst Extrazuges von Brüssel nach Lüttich über Namür.

4½ Uhr Nachmittags. Rückfahrt nach Brüssel mit dem Lütticher Zuge.

10½ Uhr Abends. Rückfahrt nach Brüssel mittelst Extrazuges von Lüttich.

Sonnabend, den 15. August 9 Uhr Vormittags. Zusammentritt der Abtheilungen.

2 Uhr Nachmittags. Plenarsitzung, hierauf Schluss des Kongresses.

7½ Uhr Abends. Bankett, angeboten von dem Herrn Minister der Eisenbahnen, Post und Telegraphie in dem Palais des Beaux-Arts.

Sonntag, den 16. August. Nationalfeste und fünfzigjährige Jubelfeier der Eisenbahnen.

1 Uhr Nachmittags. Historischer Aufzug der Transportmittel.

Für die Kongress-Theilnehmer werden auf der Terrasse des Palais des Académies Plätze reservirt werden.

8 Uhr Abends. Raout im Palais de la Bourse, angeboten von dem Syndikat der Brüsseler Metall- und Kohlenbörse.

Montag, den 17. und Dienstag, den 18. August. Fortsetzung der Feier der Nationalfeste.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die an der Bahnstrecke Bochum-Herne gelegene Eisenbahnstation „Bochum-Riemke“ wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld — fortab mit „Riemke“ bezeichnet werden.

Berlin, den 8. August 1885. (1678)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1885 gelangt zu den Heften 1, 2 und 3 des **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarifs Theil II** vom 15. April 1885 je ein Nachtrag No. 1 zur Einführung.

Durch diese Nachträge, welche alle in den gemeinschaftlichen Nachträgen No. I und II vom 15. April 1885 und 20. Juli 1885 enhaltenen Aenderungen umfassen, werden letztere Nachträge vollständig aufgehoben.

Die neuen Nachträge enthalten:

Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen bezüglich Wien Lagerhaus, Klosterneuburg und Korneuburg, Aenderung von Frachtsätzen des Klassentarifs und der Ausnahmetarife, Aufnahme neuer Stationen und Einführung neuer Ausnahmetarife für

Thonerde (Kaolin) (Heft 1 u. 2),
Eisen und Stahl (Heft 1)
Thon (Klebsand) } (Heft 2),
Salzburger Vitriol }
Getreide (Heft 3)

ferner Tarifberichtigungen.

Durch die Aenderung der besonderen Bestimmungen und durch einige Berichtigungen zu Heft 2 und 3 treten Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze ein.

Druckexemplare sind bei den bekannten Dienststellen vom 1. September cr. ab gratis zu haben.

Bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der Unterzeichneten Auskunft über die neuen Nachträge.

Breslau, den 8. August 1885. (1679)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der übrigen Deutschen Verwaltungen.

Im Staatsbahn-Gütertarif **Bromberg-Berlin** kommen mit dem 16. August 1885 zur Einführung:

a) direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Trebnitz und Mürow,
b) ein direkter Ausnahmesatz für Braunkohlen von Senftenberg nach Cüstrin und
c) anderweite zum Theil erhöhte Entfernungen für einzelne Berliner Bahnhöfe.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Oktober d. J. in Gültigkeit.

Die Frachtsätze sind bei den Verbands-Stationen in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 6. August 1885. (1680J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. d. Mts. tritt zum Ausnahmetarif vom 1. August 1883 für die **Beförderung von Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), von Station Homberg K. Irh. und Eving D. G. E. nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend neue bezw. anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze von verschiedenen Zechen, sowie Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag, von welchem Exemplare bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben sind, Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bezüglichen seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Oktober c. in Geltung.

Köln, den 5. August 1885. (1681)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 15. August d. Js. ab kommen für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Mengen von mindestens 10 000 kg nach der zwischen Pardubitz und Chrudim gelegenen Station Medleschitz der Oesterreichischen Nordwestbahn direkte Frachtsätze in Höhe derjenigen für Station Pardubitz zur Einführung.

Berlin, den 7. August 1885. (1682)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. August d. J. erscheint ein **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks** von den Saargruben und Stationen des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch) sowie den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Belfort transit via Saargemünd-Altmünsterol.

Dieser Tarif enthält Frachtsätze für Ladungen von 10 000, sowie von 100 000 kg und finden dieselben Anwendung für solche Transporte, welche mit direkten Frachtbriefen nach südwestlich Belfort belegenen Französischen Stationen zur Aufgabe gelangen.

Soweit der Vorrath reicht, werden Exemplare des Ausnahmetarifs unentgeltlich ausgegeben.

Köln, den 8. August 1885. (1683)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Vom 12. d. Mts. ab werden die im **Preussisch-Oberschlesischen Steinkohlen-Massentarife** vom 15. November 1883 Seite 20—23 bestehenden 40 000 kg Sätze für Rastenburg und Tolksdorf, Stationen der Ostpreussischen Südbahn, um circa 0,10 bezw. 0,07 ℳ pro 100 kg ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen unser Verkehrsbüreau und die betreffenden Grubenstationen.

Breslau, den 8. August 1885. (1684)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Innerhalb des Tarifs **Altona resp. Hannover-Bromberg** vom 1. resp. 15. Juni 1885 treten unter bestimmten Bedingungen, welche bei den bezeichneten Güterexpeditionen zu erfahren sind, zum überseeischen Export für Eiersendungen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum folgende Ausnahmesätze mit sofortiger Giltigkeit in Kraft:

Eydtkuhnen-Bremen . . . . 5,24 ℳ
Eydtkuhnen-Bremerhaven u. Geestemünde . . . . . 5,55 „
Eydtkuhnen-Harburg . . . 5,08 „
Eydtkuhnen-Hamburg . . . 4,97 „
pro 100 kg.

Vorstehende Ermässigung wird nur auf Reklamation bei der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover resp. Altona für Station Hamburg gegen Erbringung des Exportnachweises im Wege der Rückvergütung gewährt.

Bromberg, den 4. August 1885. (1685 J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Für roh behauene Bausteine in Wagenladungen von 10 000 kg von Albbruck, Station der Badischen Bahn, nach St. Gallen und Altstätten, Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, treten alsbald direkte Tarifsätze in Kraft.

Karlsruhe, den 7. August 1885. (1686)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Oktober l. J. tritt an Stelle des Spezialtarifs vom 20. November 1881 für die Beförderung von Steinkohlen und Koaks von Mannheim nach der Central- und Westschweiz (Centralbahn, Gotthardbahn etc.) ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Mit demselben tritt eine Aenderung der bisherigen Bestimmungen insofern ein, als für die Zollbehandlung in Basel eine Abfertigungsgebühr von 10 Cts. = 8 ₰ pro Wagen erhoben wird.

Karlsruhe, den 7. August 1885. (1687)
Generaldirektion.

Lokal-Gütertarif der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin. Für Güter, welche auf Verlangen des Empfängers und mit Genehmigung der Verwaltung von den allgemeinen Ladegeleisen nach einem anderen öffentlichen Ladegeleise behufs Entladung übergeführt werden, gelangt fortan auf dem Bahnhofe

zu Cottbus eine Rangirgebühr von 1,00 ℳ
„ Görlitz „ „ „ 0,75 „
pro Wagen zur Erhebung.

Berlin, den 5. August 1885. (1688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. d. Mts. tritt zu dem im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande** für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg bestehenden Ausnahmetarife vom 1. Juli 1882 der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Unter-Elbeschen Eisenbahn. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 5. August 1885. (1689)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

(Fortsetzung d. offiz. Anzeig. auf S. 783.)

No. 15. Jahrgang 1885. **Berlin, am** 12. August 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B E	9306	1	Ballen	Garn	95	1	Roermond	Grand Centr. Belge	
2	A C	121	1	Kiste	—	41	2	Anvers Bs.	„	
3	B A	24132	1	Wagen	Thon	?	3	B.-Borbeck	Rechtsrh. Köln	
4	B C	5582/3	2	Kisten	unbekannt	—	4	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
5	B F S	—	1	Pack	Packtuch	3,5	5	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
6	C	1755	1	Kiste	—	29,5	6	Hamont	Grand Centr. Belge	
7	C	2	1	Kiste	leer	11,5	7	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
8	C C	6618	1	Korb	?	48,5	8	Solingen	„	
9	C C & Cie.	849	1	Kiste	Feuerzeug	27,5	9	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
10	C F B	606	1	—	Decke	—	10	Siershahn	Rechtsrh. Köln	
11	C L W	429/30	2	Ballen	Wollengarn	159	11	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
12	C S	—	3	Kolli	12 leere Körbe	6	12	Hannover	K. E.-D. Hannover	
13	C S	694	1	Kiste	Bimstein	60	13	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
14	C W C	7103	1	Fass	leer	12	14	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
15	D U	92½	1	—	Ambos	92,5	15	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
16	D V	4922	1	Kiste	—	32	16	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
17	E	27549	1	Fass	leer	—	17	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	beschr. Vorsicht Halle.
18	E H E K	52 42	2	Säcke	Wolle	17	18	Lübeck Güt.-Exp.	Lübeck-Büchener	Am 25./7. aus Wagen 14105 Köln l. rh. entladen.
19	F H	7854	1	Fass	?	116,5	19	Königszelt	K. E.-Betriebsamt Breslau-Halbstadt	beschr. Zeuchtl.
20	F R	—	1	„	Heringe	35	20	Crefeld	Linksrh. Köln	
21	F W T	2097	1	„	leer	31	21	Recklinghausen	Rechtsrh. Köln	
22	G G	2398	1	Kiste	?	102,5	22	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
23	G G	4224	1	Fass	Farbe	31	23	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
24	G P	2	1	Korb	Gemüse	54	24	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
25	H G W	—	14	Kolli	Herzstücke	7608	25	Aachen T.	Linksrh. Köln	
26	H R	651a 654a	2	Pack	Waschbretter	—	26	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
27	H W	2004	1	Ballen	Manufakturwaaren	30,5	27	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
28	J A H	—	1	Korb	Gemüse	9	28	Oberhausen KM Gepäck-Exp.	„	
29	J B	956	1	Ballot	unbekannt	17,5	29	Weiden	Bayerische Stsb.	Etiquette: Weiden.
30	J B	28	1	Bund	Eisendraht	3	30	Dresden-N. I.	Sächsische Stsb.	
31	J H	—	1	Sack	Kleidung	9	31	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
32	J S	9	1	Kiste	?	25	32	Crailsheim	Bayerische Stsb.	2 Plomben v. Nebenzollamt Eger.
33	J S	568	1	Ballen	Bilderbogen	27	33	München C.-B.	„	
34	J S	5919	1	Fass	leer	39	34	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
35	K	—	1	Sack	Bettfedern	17	35	Riestedt	K.E.-D.Frankf.a/M.	
36	L	—	1	Pack	eis. Heerdringe	3	36	Würzburg	Bayerische Stsb.	
37	L F W D	—	1	Ballen	Hanf	51,5	37	Hämerten	K.E.-D.Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
38	L H	—	1	„	Baumwolle	185	38	Neumark	Sächsische Stsb.	auf der Strecke gefunden.
39	L H	18437	1	Blatt	Blei	68,5	39	Cassel	K. E.-D. Hannover	beschr. mit Kreide: Cassel.
40	M	6	1	Korb	leer	6	40	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
41	M L E	—	1	—	Kette	—	41	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
42	M S	VI	1	Tonne	Heringe	18,5	42	Hamm	Rechtsrh. Köln	
43	O	6	1 1	Fass Kiste	gebrauchte weisse Ofenkacheln Heerdringe und Ofenthüren	52,5 66,5	43	Buckau	K.E.-D.Magdeburg	
44	P C	431	1	Ballen	Wollengarn	83	44	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
45	P D	—	2	Pack	ansch.Sprungfedern	58	45	Greven	Rechtsrh. Köln	
46	R	3742	1	Kiste	ungefettetes Wollengarn	55	46	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
47	S	—	1	Pack	leere alte Körbe	9,5	47	Nürnberg	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	S T O N D	540	1	Oelfass	leer —	25	48	Wanne	Rechtsrh. Köln	
49	V	5755	1	Kiste	— —	10,5	49	Osnabrück	„	
50	V D S	791	1	Ballen	— —	32	50	Neerfelt	Grand Centr. Belge	
51	V M C	468	1	„	Wollengarn —	55	51	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
52	W B D	—	1	Koffer	mit braunem Lederüberzug	24,5	52	Fröttstedt	K. E.-D. Erfurt	bez. Friedrichroda-Düsseldorf.
53	WP	6090	1	Fass	leer —	9	53	Köln G.	Linksrh. Köln	
54	W S	347	1	Kiste	? —	112	54	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
55	nicht lesbar	—	2	Säcke	Kaffee —	158	55	Lübben	K. E.-D. Berlin	lagert seit 21/5. 85.
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
56	Berlin H K	37 No. 1	1	—	Viehgitter —	—	56	Berlin Lehrt. B.	K.E.-D. Magdeburg	
57	C. E. W. München	—	1	Bund	2 Holzkübel —	9	57	München C. B.	Bayerische Stsb.	zum Asphalttragen.
58	Giffels & Wortmann Köln	—	1	Packet	Gewebe —	12	58	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
59	J. B. Friedrich Boss	1	1	Koffer	— —	—	59	Strassburg	Elsass-Lothring.	
60	J. Demling Weveling-hoven	448	1	Fass	leer —	20	60	Mülheim a/d. Ruhr	Rechtsrh. Köln	
61	Jansen Gürzenich	—	1	Hut-schachtel	Cylinderhut, Kragen und Stulpen	—	61	Altenessen Gepäck-Exp.	„	
62	Josef Schrumer in Basel	—	1	Holz-koffer braun	? —	24	62	Krozingen	Badische Stsb.	
63	Josef Angstein	9468	1	Fass	leer —	11	63	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
64	Leipzig	82	1	Kiste	leer —	4,5	64	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Erfurt	
65	Notar Claessen	—	1	Korb	Ananas —	19	65	Aachen	Linksrh. Köln	
66	Oberhoffer	—	1	„	gefüllt —	60	66	Trier r. M.	„	
67	Pschorr	25610	1	Bierfass	leer —	35	67	Essen K. M.	Rechtsrh. Köln	
68	Rechtsanwalt Lurz Norderney	—	1	Lederkoffer in grauem Leinwand-Bezug	— —	21	68	Norden Gep.-Exp.	„	
69	W. Sturm	—	1	Bierfass	leer —	27	69	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
70	Spatenbräu	27549	1	Fass	leer —	31	70	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
					C. Kolli m. Figuren sign.:					
71	△	319	1	Kiste	? —	23,5	71	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
72	△ GN	9770	1	Oelfass	leer —	13	72	Düsseldorf	„	
73	△ S	10615	1	Kiste	? —	27	73	Solingen	„	
					D. Kolli ohne Signatur:					
74	—	—	3	—	hölzerne Badewannen	18	74	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
75	—	—	1	Ballen	Baumwollabfälle —	50	75	Héverlé	Grand Centr. Belge	
76	—	—	1	Sack	ansch. Betten —	11	76	Vienenburg	Braunschweig.	im Packwagen eines Personenzuges von Goslar vorgefunden.
77	—	—	1	Stück	Blauholz —	41	77	Riesa	Sächsische Stsb.	
78	—	—	1	—	weissbuch. Bohle —	—	78	Groschowitz	K. E.-D. Breslau	von einem Wagen gefallen.
79	—	—	1	—	Drahtseil —	11	79	Köln G.	Linksrh. Köln	
80	—	—	1	Sack	getr. Effekten —	26	80	Plattling	Bayerische Stsb.	
81	—	—	1	—	Eisenplatte —	3	81	Scherfede	K. E.-D. Elberfeld	
82	—	—	1	Pack	Façoneisen —	33	82	Pfarrkirchen	Bayerische Stsb.	Eisenstäbe.
83	—	—	1	Fass	leer —	7	83	Trier r. M.	Linksrh. Köln	

LaufendeNr	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
84	—	—	1	—	Fauteuil	12	84	Freiburg	Badische Stsb.	von einem Wagen gefallen.
85	—	—	1	Ballen	Flachs	—	85	Czempin	K. E.-D. Breslau	
86	—	—	1	—	leere Flasche	—	86	Marbais	Grand Centr. Belge	
87	—	—	1	Ballen	baumw Gewebe	15	87	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
88	—	—	2	—	eis. Halbkugeln	1,5	88	Ibbenbüren	K. E.-D. Hannover	
89	—	—	1	—	lebende Hündin (Mopsbastard, schwarz)	—	89	Bebra Gep.-Exp.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
90	—	—	1	Korb mit Deckel	leer	4	90	Rheda	K. E.-D. Hannover	
91	—	—	2	Körbe	leer	10	91	Bomerée	Grand Centr. Belge	
92	—	—	1	Pack	10 leere Körbe	40	92	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
93	—	—	1	grauer Koffer	—	11	93	Dürrenberg	K. E.-D. Erfurt	bez.Leipzig-Taucha
94	—	—	1	Gebund	Kugeln	17	94	Aachen	Linksrh. Köln	
95	—	—	1	—	eis. Landwagenachse	—	95	Friesenheim	Badische Stsb.	
96	—	—	1	—	Leine	—	96	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	35,4 m lang.
97	—	—	1	Sack	Lumpen	8	97	Freiburg	Badische Stsb.	
98	—	—	1	Bund	2 Muttern, 2 eiserne Scheiben	5	98	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
99	—	—	1	Pack	Pappe	12,5	99	Merseburg	„	
100	—	—	4	Petrol.-Fässer	leer	128	100	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
101	—	—	1	—	eiserne Platte	11	101	Dresden-N. I	Sächsische Stsb.	
102	—	—	4	Stangen	Roheisen	183	102	Riesa	„	
103	—	—	1	—	altes eisernes Rohr	20	103	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	3, 5 m Länge der Rohre.
104	—	—	1	—	„ „ „	22	104			3, 5 „
105	—	—	1	—	„ „ „	5,5	105			1,25 „
106	—	—	2	—	Rohrstühle	7	106	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
107	—	—	1	Stück	Rundeisen	9	107	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
108	—	—	1	Stange	Rundstahl	3	108	Altenhundem	„	
109	—	—	1	Pack	leere Säcke	14	109	Dalheim	Linksrh. Köln	
110	—	—	1	Kollo	2 Schlüssel und 1 Ring	—	110	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
111	—	—	1	Bürde	Stahl	26	111	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	2	—	eiserne Stangen, grün angestrichen, mit Schrauben	6	112	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
113	—	—	1	—	Vorhängebrett m. Kette	—	113	Neubrandenburg	Meckl. Fr.-Frzb.	anscheinend zum Verschluss eines Möbel- oder Schauspieler-wagens dienend.
114	—	—	1	—	Vorlegebalken	—	114	Feilitzsch	Sächsische Stsb.	
115	—	—	1	Kolli	Zinn	0,5	115	Mülhausen	Elsass-Lothring.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	—	1	Sack	Kornmehl	85	1	Gaabl	Oe. N.-W.-B.	seit 8./7.
2	B	—	3	Stangen	Rundeisen	98,5	2	N. Bydzow	„	seit 25./7.
3	B	1—4	4	Ballen	unbekannt	140	3	Smidar	„	seit 31./7.
4	B L	8906	1	„	unbekannt	46,5	4	Deutschbrod	„	seit 30./7.
5	E	1	1	Kiste	leer	6	5	Jedlesee trs.	„	seit 11./7.
6	E W V	728	1	„	unbekannt	89	6	Altpaka	S.-N.-D V.-B.	seit 31./7.
7	J J K D	656 19 23	3	Kisten	Möbel	—	7	Laube	Oe. N.-W.-B.	seit 27./7.
8	R M E	1033/4 13. 5232	2 2	Fässer	leer	65	8	Pardubitz	S.-N.-D. V.-B.	seit 31./7.
7	Z R	—	1	Pack	8 leere Körbe	23	9	Vsetat	Oe. N.-W.-B.	seit 1./7.
10	St. Marx Pass	22	1	Bierfass	leer	12	10	Lieben	„	seit 18./7.
11	—	—	1	Ballen	Cottone	10	11	Hohenelbe	„	seit 4./7.
12	—	—	1	Sack	Cottone	4,5	12	Wildenschwert	„	seit 30./7.
13	—	—	1	Ballen	Hadern	44	13	Trautenau	„	seit 16./7.
14	—	—	2	Säcke	Malz	142	14	Znaim	„	seit 22./7.
15	—	—	1	—	Schwelle	70	15	Oberhollabrunn	„	seit 20./7.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 780.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona, Zum Tarif vom 15. Juni 1880 für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen nebst Viehbegleitern im Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn andererseits tritt der Nachtrag 3, enthaltend Aenderung des Vorworts zum Tarif, Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften, Druckfehlerberichtigung und endlich Frachtsätze für den Verkehr zwischen Sternschanze und Schulterblatt einerseits und Stationen der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn andererseits, am 15. August cr., bezw. soweit qu. neuen Bestimmungen Erhöhungen im Gefolge haben, am 1. Oktober cr. in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Altona, den 5. August 1885. (1690)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande kommen für den Verkehr zwischen Steinen (Bad. Stsb.) und Alt- und Neugersdorf folgende Frachtsätze mit sofortiger Gültigkeit zur Einführung:

Klasse
A[1] B
6,44 5,68 ℳ pro 100 kg.

Dresden, am 5. August 1885. (1691)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. Js. tritt der Nachtrag I zum Tarifheft 1 des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandes** in Kraft, welcher neue Frachtsätze zwischen Gera und Zeitz der Sächs. St. B. und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, sowie Ausnahmesätze für Jutegarn und Jutegewebe von Meissen und Triebes enthält. Letztere Ausnahmesätze von Meissen und Triebes nach Mannheim (H. L. B.) gelten auch nach Mannheim (Bad. St. B.). Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 5. August 1885. (1692)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für Schaftransporte aus Russland. Mit 20. August n. St. 1885 gelangt ein Tarif für den Transport von Schafen von Stationen der Ekaterinen Eisenbahn via Elisabetgrad nach Podwoloczyska zur Einführung.

Exemplare sind beim Oekonomate in Wien und im kommerziellen Büreau der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, den 5. August 1885. (1693)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Prolongation des Getreide-Exporttarifes von Stationen der Kursk-Kiewer Bahn. Der Spezial-Exporttarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach Brody und Podwoloczyska von 1./13. September 1884, dessen Aufhebung mit 1./13. August 1885 publizirt wurde, bleibt noch bis 1./13. September 1885 in Kraft.

Wien, den 8. August 1885. (1694)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

III. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung der Heberlein-Bremsvorrichtung zu einem Personenwagen und der dazu gehörigen Haspelvorrichtungen für 4 Lokomotiven vergeben werden. — Angebote wolle man bis 16. August 1885, Vorm. 10 Uhr frankirt an die unterzeichnete Stelle einreichen, woselbst auch jede gewünschte Auskunft ertheilt wird.

Die Maschinenverwaltung (1695)
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Internationales
Patent-Bureau
Alfred Lorentz, Berlin S.W.
Besorgung u. Verwerthung von Patenten in allen Ländern. Auskunft über jede Patentangelegenheit. (Prospecte gratis.)
Alfred Lorentz
Berlin SW.,
Lindenstr. 67.

Tinten.
Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. Bornträger & Clüsener.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Soeben ist in C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden erschienen:
Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens
in technischer Beziehung.
Organ des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Herausgegeben von
E. Heusinger von Waldegg.
Vierzigster Jahrgang. Neue Folge. XXII. Band. — 1885.
Fünftes Heft mit 4 Tafeln Zeichnungen in Folio und 4 Holzschnitten.
Jährlich 6 Hefte. — Preis des Jahrgangs 20 ℳ
Inhalt:
Original-Aufsätze. Compound-Locomotiven. Von von Borries. — Die Erparnissprämie auf den Braunschweigischen Eisenbahnen. Von Dr. Scheffler. — Ueber die vortheilhaftesten Geschwindigkeiten der Eisenbahn-Güterzüge, sowie die Abhängigkeit der Betriebskosten von der Geschwindigkeit der Züge, den Steigungen, bezw. Krümmungen der Bahnstrecken und der Stärke des Verkehrs. Von Alb. Frank. — Versuche der Sächsischen Staatsbahn über Wagenwiderstände auf normalspurigem Gleise. Mitgetheilt von F. Hoffmann. — Sicherheits-(Warnungs-)Kuppelung für Bremsschläuche. Von C. R. van Ruyven. — Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen (System Geibel). — Ueber Zugkräfte und Leistungen bei Locomotiven. Von P. Pfeifer. — Neuerung in der Anordnung der Tragfedern an Fuhrwerken. (D. R. P. No. 30577). Von J. W. Stous-Sloot. — Patentirter Schienengleis-Hebebock von F. Westmeyer.
Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens. (1696)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Maschinen-Fabrik Esslingen
in Esslingen (Württemberg).
Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.
Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.
Kühl- u. Eismaschinen nach Ammoniak-Compressions-System
Patent Ofenbrück
Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**
Apparate zum Reinigen von Speisewasser Patent Stollwerck
für neue und alte Kessel-Anlagen.
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.
Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 63. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 15. August 1885.

Der Orient-Expresszug

für die Linie Paris-Constantinopel verkehrte früher nur zweimal wöchentlich zwischen Paris und Giurgevo an der Donau, Rustschuk gegenüber, wo bekanntlich noch die Brücke fehlt. Seit dem 1. Juni fährt derselbe dagegen täglich zwischen Paris und Pest; zweimal wöchentlich wird er wie früher fortgesetzt bis Giurgevo; ausserdem aber einmal wöchentlich über Semlin, Belgrad bis Nisch, dem vorläufigen Endpunkt der Serbischen Bahnen. Hiermit ist also der bisher fertiggestellte Theil der Orientanschlüsse Pest-Semlin-Belgrad-Nisch für die Orientreisenden bereits in denjenigen Verkehr gesetzt, welcher nach gänzlichem Ausbau der Anschlüsse fortgesetzt werden soll, einmal südlich über Vranja und Uskub nach Salonik, sodann östlich über Zaribrod-Sofia Bellova nach Constantinopel.

Man kann sich nunmehr ein ziemlich genaues Bild machen, wie sich in Zukunft der Fahrplan des Orient-Express gestalten wird, indem man für die Strecken bis Nisch die jetzigen Fahrzeiten zu Grunde legt und für die weiteren Strecken in Serbien, Bulgarien und der Türkei diejenige Fahrzeit, welche nach den von den Betheiligten genehmigten Vereinbarungen der Vierer-Konferenz in Wien festgestellt ist. Diese letztere beträgt nämlich als Minimum 35 km pro Stunde, Aufenthalte eingeschlossen; für das erste Jahr nach der Betriebseröffnung kann diese Geschwindigkeit auf 30 km eingeschränkt werden, was wir aber unberücksichtigt lassen.

Hiernach ergeben sich folgende Fahrzeiten:

		St.	M.	pro Stunde km
1 625 km	Paris-Pest, darin 10 M. Aufenthalt in Pest	33	10	49,0
352 „	Pest-Belgrad, darin 33 M. in Pest für Ueberführung des Zuges zum Personen-Bahnhofe (Pest-Semlin)	7	10	46,6
244 „	Belgrad-Nisch, darin 15 M. Aufenthalt in Belgrad	6	29	37,5
817 „	Nisch Constantinopel	23	20	35,0*)
ca. 3 038 km		70	9	43,30

Wie ersichtlich, ist auf der Strecke Belgrad-Nisch die verlangte Minimal-Fahrzeit um eine Kleinigkeit überschritten, wovon jedoch der für die Fortsetzung erforderliche Aufenthalt in Nisch zu bestreiten wäre.

*) Laut Vereinbarung.

Gegenwärtig dauert die Fahrzeit Paris-Konstantinopel über Rustschuk-Varna und das Schwarze Meer 80 Stunden 43 Minuten; es werden also in Zukunft hieran mindestens 10 Stunden und 34 Minuten gespart werden. Ausserdem spart man das umständliche Ausschiffen in Constantinopel mit obligater zollamtlicher Behandlung, da diese letztere beim Orient-Expresszug auf dem Zuge selbst durch begleitende Zollbeamten vorgenommen wird, welcher Massregel die Orientalischen Regierungen sich hoffentlich auschliessen werden. Nur unter dieser Voraussetzung kann man überhaupt auf die oben genannte Fahrzeit rechnen.

Ob die Zeitersparniss grösser werden wird durch Steigerung der Fahrgeschwindigkeit muss die Zukunft lehren. Grossen Erwartungen darf man sich in dieser Beziehung nicht hingeben, denn auf den Französischen, Deutschen und Oesterreichischen Strecken wird wohl die Grenze der Leistungsfähigkeit so ziemlich erreicht sein; auf den Orientalischen Strecken aber spielt ein besonderer Faktor mit, welcher erst allmählich durch eine Aenderung des Zustandes des gesammten Landes gebessert werden kann, nämlich die zahlreichen aufsichtslosen Viehheerden. Ueber diese sagt Güttner in seinem Reisebericht über die Orientalischen Eisenbahnen („Archiv für Eisenbahnwesen", herausgegeben vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1882 S. 187):

„Einer Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit steht u. a. der Umstand entgegen, dass allenthalben, namentlich in den Weidegegenden, Vieh heerdenweise ohne jede Aufsicht, theilweise auch herrenlos, umherläuft, namentlich Büffel, Rindvieh, Esel u. s. w. Der Lokomotivführer muss stets darauf gefasst sein, einzelne Thiere oder auch ganze Heerden auf dem Gleise zu finden; man hat sich daher genöthigt gesehen, sämmtliche Lokomotiven mit sogenannten Büffelfängern zu versehen, einem keilförmigen Gehäuse aus Eisenstangen am Kopfe der Maschinen, nicht hoch über den Schienen.

Diese Büffelfänger (chasse buffle) werden wohl den in den Amerikanischen Prärien allgemein üblichen Kuhfängern (cow catcher) nachgebildet sein. Sie erfüllen ihren Zweck recht gut. Obschon sehr häufig (wöchentlich mehrere Male) Thiere überfahren werden, so kommt eine Entgleisung der Lokomotive hierbei fast nie vor. Dagegen entgleisen leicht einzelne Wagen, wenn der Zug nicht rechtzeitig zum stehen gebracht wird und einzelne

grössere Körpertheile, wie z. B. ein Büffelkopf, unter die Räder eines Wagens geräth.

Die mehrfach verbreitete Ansicht, dass eine Steigerung der Fahrgeschwindigkeit wegen des Zustandes der Bahn oder der Betriebsmittel nicht angängig sei, muss als eine irrige bezeichnet werden. Das Betriebs- und das Bahnpolizeireglement, die Signalordnung und sonstige reglementarische Bestimmungen entsprechen durchaus den gleichen Vorschriften der Deutschen, in den Details noch mehr denen der Oesterreichischen Bahnen.“

Hiernach wird man auf längere Zeit mit den nach obigem in Aussicht stehenden Resultaten, die immerhin nicht unbedeutend sind, sich begnügen müssen.

Für die Tour nach Salonik tritt natürlich eine ganz ausserordentliche Beschleunigung ein. Es ist nämlich in obiger Tabelle statt Nisch-Constantinopel zu setzen:

Nisch-Salonik 457 km in 13 Stunden 4 Minuten (bei 35 km durchschnittlicher Geschwindigkeit pro Stunde, Aufenthalte eingeschlossen),

wonach die gesammte Fahrzeit Paris-Salonik sich auf 59 Stunden 53 Minuten beläuft, während diese Tour gegenwärtig via Triest oder Brindisi 7—8 Tage in Anspruch nimmt.

In dieser Richtung ist aber nicht der Endpunkt Salonik das für die Orientanschlüsse bedeutsame Moment, sondern der damit erreichte nächste Seehafen und die Fortsetzung über diesen hinaus, speziell in der Richtung zum Suezkanal und weiter.

Hier wird also Salonik in Konkurrez treten gegen Triest und Brindisi.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Neue Kouponsbogen amortisirter Bahntitres.

Die in Deutschland Mortifikation genannte Amortisation von Aktien und Prioritäten, welche angeblich in Verlust gerathen sind, gibt den Bahnverwaltungen viel zu schaffen. Ueber jedes solche Werthpapier bezw. deren Koupons müssen zahlreiche Anfragen der zur Amortisirung kompetenten Gerichte beantwortet und muss hierüber die genaueste Evidenz gehalten werden. Anlässlich der nach Einlösung der bisher fälligen Koupons auszugebenden neuen Kouponsbogen ist es fraglich, ob dieselben dem Amortisationswerber sofort übergeben und ob ihm auch die dazu gehörigen Obligationen ausgefolgt werden müssen, bezw. dürfen. Die Oesterreichischen Amortisationsgesetze datiren aus einer älteren Zeit und lassen diese Fragen noch zweifelhaft. (Ungarn hat ein neues vorzügliches Amortisationsgesetz.) Jedoch lassen sich aus denselben die Antworten dahin deduziren, dass a) falls nicht die Obligation selbst, sondern nur die dazu gehörigen, bis zur Ausgabe der neuen fällig gewesenen Koupons amortisirt wurden, der neue Kouponbogen sofort nach erfolgtem Vermerk auf der Obligation gemäss dem Oesterreichischen Gesetze vom 2. Juli 1868 ausgefolgt werden kann; b) dass diese Ausfolgung in dem Falle als zugleich auch die Obligation selbst amortisirt wurde, erst nach 3 Jahren nach der Fälligkeit des letzt eingelösten Koupons geschehen kann; c) dass endlich dieser Termin auch für die Ausfertigung einer neuen Obligation gilt, wenn solche gemäss den gesellschaftlichen Statuten zulässig ist, wofür jedoch der Beschaffungspreis eingefordert werden kann.

Pauschalirung des Fahrkartenstempels.

Die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen haben sich vor einiger Zeit mit einer Eingabe an das Handelsministerium gewendet, in welcher sie auf die infolge der bisherigen Modalitäten der Entrichtung des Fahrkartenstempels entstehenden Gebührendifferenzen bei Ausgabe von Kinderfahrkarten hinwiesen und eine entsprechende Ausgleichung derselben verlangten. Mit Beziehung auf diese Eingabe hat nun die Regierung den Bahnverwaltungen eröffnet, dass das Finanzministerium prinzipiell nicht abgeneigt ist, den Bahnen die verlangte Ausgleichung durch Vereinbarung entsprechender Pauschalbeträge zuzugestehen. Zugleich wird die Bereitwilligkeit erklärt, die Frage der Erzielung einer einfacheren Berechnungs- und Einhebungsmodalität in Ansehung des Fahrkartenstempels überhaupt in Erwägung zu ziehen. Das Finanzministerium anerkennt auch, dass die von den Bahnverwaltungen vorgeschlagene Umwandlung dieser Stempelgebühr in eine Prozentualgebühr der sicherste und einfachste Weg zur Erreichung des angestrebten Zieles wäre. Diese Massregel kann jedoch nicht in administrativem Wege durchgeführt werden, da es sich hier um eine Gebühr handelt, die nicht sowohl die Eisenbahngesellschaften als solche, als vielmehr die Passagiere trifft. Die Pauschalirung des Fahrkartenstempels kann daher nur im Gesetzgebungswege erfolgen. Die Hauptschwierigkeit liegt in der Feststellung der Grundlagen, nach welchen die Ermittelung des Gebührenausmasses vorzunehmen wäre, da unter allen Umständen ein finanzieller Nachtheil für den Staat vermieden werden soll. Das Finanzministerium verlangt daher, bevor irgend welche auch nur vorläufige Verhandlungen über diesen Gegenstand eingeleitet werden, behufs Aufstellung einer Grundlage für den neuen Gebührensatz die Nachweisung der von den einzelnen Bahnen innerhalb der letzten drei Jahre im Personenverkehre erzielten Bruttoeinnahmen, sowie der in dieser Zeit faktisch gezahlten Stempelgebühren.

Lokalbahn von Micheldorf nach Klaus.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat das von der Direktion der Kremsthalbahn-Gesellschaft in Vertretung des Interessentenausschusses für eine Lokalbahn Micheldorf-Klaus vorgelegte generelle Projekt für eine Lokalbahn von Micheldorf über Hörndls nach Klaus der Statthalterei in Linz zur Vornahme der Tracenrevision übermittelt. Die nur 8,9 km lange Bahn, zu deren Anlage auch streckenweise die Reichsstrasse benutzt werden soll, ist mit einer maximalen Steigung von 20 pro Mille und einem Minimalradius von 150 m projektirt. Die Anlageverhältnisse der Linie sind anolog jener der ausgeführten Strecken der Kremsthalbahn geplant. Für den Oberbau auf den Strassenstrecken ist das System Hartwich in Aussicht genommen. Die effektiven Baukosten der Linie inkl. Fahrpark sind auf 320 000 fl. im ganzen, das ist 35 800 fl. pro Kilometer veranschlagt.

Der Eisenbahnbetrieb im ersten Semester 1885.

Eine genauere Vergleichung der Eisenbahn-Betriebsresultate im ersten Semester des laufenden Jahres führt, dem „Tagblatt“ zufolge, zu einer ganzen Reihe von interessanten Beobachtungen. Die Einnahmen sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen innerhalb dieses Zeitraumes betrugen in Gulden:

	im ganzen	pro Kilometer	pro Kilom. gegen 1884
Gemeinsame Eisenbahnen . .	38 753 416	6 878	— 0,4
Oesterreichische Eisenbahnen .	56 270 264	5 492	— 8,3
Ungarische Eisenbahnen . . .	18 267 066	3 079	+ 5,5
zusammen	113 290 746	5 194	— 4,0

Im ersten Semester dieses Jahres wurden befördert:

	Personen	Gütertonnen
Gemeinsame Eisenbahnen	7 783 566	6 806 732
Oesterreichische Eisenbahnen . . .	14 726 910	19 558 992
Ungarische Eisenbahnen	3 816 059	4 718 469
zusammen	26 326 535	31 084 193

Diese Gesammteinnahmen, vertheilt auf den Personen- und Güterverkehr, ergeben folgende Resultate. Die Einnahmen betrugen in Gulden:

a) für Personen und Gepäck:

	1885	1884	gegen 1884
Gemeinsame Eisenbahnen .	9 462 160	8 868 229	+ 593 931
Oesterreichische Eisenbahnen	11 939 144	11 506 467	+ 432 677
Ungarische Eisenbahnen . .	4 414 659	3 717 058	+ 697 601
zusammen	25 815 963	24 091 754	+ 1 724 209

b) für Güter:

	1885	1884	gegen 1884
Gemeinsame Eisenbahnen .	29 291 256	29 291 256	— 332 590
Oesterreichische Eisenbahnen	44 331 120	44 871 795	— 540 675
Ungarische Eisenbahnen . .	13 852 407	12 558 755	+ 1 293 652
zusammen	87 474 783	87 054 396	+ 420 387

Der vorstehenden Tabelle ist zu entnehmen (wie dies bereits in unserem letzten Berichte S. 764 hervorgehoben wurde), dass aus der Beförderung von Personen und Gepäck sowohl von den gemeinsamen, als von den Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen Mehreinnahmen erzielt worden sind. Im Güterverkehr hingegen begegnen wir nur bei den Ungarischen Bahnen einer Mehreinnahme, während die Erträgnisse aus dem Güterverkehr bei den gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen weit hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben sind. Es ist dies Resultat um so bemerkenswerther, als die Ungarischen Bahnen seit Juni 1884 nur einen Zuwachs von 353 km gegenüber einem solchen von 1 265 km bei den gemeinsamen und Oesterreichischen Bahnen erfahren haben. Eine wichtige Ursache des bedeutenden Ausfalles beim Güterverkehr der letzteren Bahngruppen liegt zweifellos in den im laufenden Jahre eingetretenen Tarifermässigungen, aber hieraus allein lässt sich diese auffallende Erscheinung nicht erklären, da auch bei den Ungarischen Bahnen derartige Tarifreduktionen stattgefunden haben. Wir glauben den Grund für diese bedauerliche Thatsache in einer Verschiebung der Absatzwege in der Ungarischen Reichshälfte suchen zu müssen. Im Norden durch die Kaschau-Oderberger und die Waagthalbahn, im Süden durch Fiume, vermag der Ungarische Verkehr sich unmittelbar mit dem Auslande in Verbindung zu setzen und besonders in neuerer Zeit werden grosse Anstrengungen gemacht, die hierauf abzielenden Bestrebungen in möglichst ausgedehntem Masse zu verwirklichen. Je grösser der Gewinn ist, der den Ungarischen Bahnen aus dieser Verkehrspolitik erwächst, um so grösser gestaltet sich der Verlust an Güterfracht für die Oesterreichischen und in zweiter Linie für die gemeinsamen Bahnen. Die Waaren, um welche es sich hierbei vorzüglich handelt, sind im Export: Holz, Getreide und Erze, im Import: Kohle, Petroleum und Stückgüter. Letztere gehen sogar schon von Deutschland durch Ungarn nach Oesterreich. Versuche, diesen Verkehr den Oesterreichischen Bahnen wiederzugewinnen, dürften nicht leicht von Erfolg be-

gleitet sein, nur eine durch Oesterreich nach Deutschland geführte leistungsfähige Wasserstrasse vermöchte dies mit Sicherheit zu vollbringen.

Vorsichtsmassregeln für den Verkehr von Bahnwagen.

Anlässlich eines diesbezüglichen Unfalles wurde folgende von einer Oesterreichischen Bahnverwaltung hinausgegebene Vorschrift seitens der Generalinspektion genehmigt: Werden von einer und derselben Auffahrtsstelle zu gleicher Zeit mehrere Bahnwagen in gleicher Richtung in Verkehr gesetzt, so müssen dieselben gekuppelt und jeder Bahnwagen mit einer gut wirkenden Bremse versehen sein. Sollte wegen der Ladung ein Kuppeln der Wagen nicht möglich sein, so dürfen dieselben nur in einem stets einzuhaltenden Zeitintervalle von 10 Minuten hintereinander verkehren.

Expropriations-Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes.

Bei der Ermittelung der durch eine Enteignung herbeigeführten Nachtheile kann nur auf die bereits bestehenden wirthschaftlichen Verhältnisse, keineswegs aber auf solche Aenderungen Bedacht genommen werden, welche an vorhandenen gewerblichen Anlagen vielleicht in Zukunft eintreten können. Den Motiven zu dieser am 1. Juli 1885 erfolgten Entscheidung entnehmen wir folgendes: Die Enteigneten haben keinen Umstand angeführt, welche auf die Behinderung der Benutzung des nicht expropriirten und in ihrem Eigenthum verbleibenden Theiles der fraglichen Liegenschaft schliessen liesse; die Möglichkeit einer bessern Ausnutzung dieses Theiles durch spätere Anlagen kann aber im allgemeinen und speziell deshalb nicht berücksichtigt werden, weil die Expropriaten nicht nachgewiesen haben und wohl auch nicht nachzuweisen im Stande sind, von welcher Art solche Anlagen sein sollen und ob sie in der Lage sein werden, dieselben bei deren wirklichen Ausführung mit einem bessern Vortheile, als dies gegenwärtig möglich ist, für sich auszunutzen.

Carl-Ludwigbahn und Galizische Transversalbahn.

Ueber die bereits erwähnten Kartellverhandlungen zwischen diesen beiden Bahnen verlautet folgendes: die Situation hat sich in den letzten Tagen soweit geklärt, dass nun mit einiger Bestimmtheit gesagt werden kann, dass es nicht zu einer Kündigung der Kartelle kommen werde. Der noch strittige Differenzpunkt betrifft eine Instradirungsfrage, bezüglich welcher eine Einigung ziemlich wahrscheinlich ist. Von gar langer Dauer dürfte jedoch auch das revidirte Kartell nicht sein, da mit Eröffnung der Beskid-Route Quotenänderungen eintreten dürften.

Eisenbahnprojekt Schrambach-Mariazell-Kapfenberg.

Die ad hoc konstituirte Eisenbahnkommission der Handels- und Gewerbekammer in Leoben wurde mit der Aufgabe betraut, bezüglich der Realisirung des Eisenbahnprojektes Schrambach-Mariazell-Kapfenberg die geeigneten Schritte zu unternehmen und der Kammer hierüber zu berichten. Mit diesem Beschlusse der Kammer ist man jedoch in deren Bezirke nicht allenthalben einverstanden. Im nördlichen Theile desselben, im oberen Mürzthale, wird für das Zustandekommen eines anderen Bahnprojektes agitirt, nämlich für eine Schienenverbindung zwischen Schrambach, dem Endpunkte der Niederösterreichischen Staatsbahnstrecke Scheibmühl-Lilienfeld-Schrambach und Neuberg, dem Endpunkte der im Betriebe der Südbahn stehenden Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg. In Mariazell nimmt man diesbezüglich einen mehr objektiven Standpunkt ein; dort ist man mit jedem Bahnprojekte einverstanden, wodurch der berühmte Wallfahrtsort in das Oesterreichische Schienennetz einbezogen würde. Das Eisenbahnprojekt Schrambach-Mariazell-Kapfenberg, bezw. Neuberg ist aber auch insofern von Interesse, als nach Verwirklichung desselben, sowie nach der nunmehr erfolgten Vollendung der Lokalbahn St. Pölten-Tulln eine neue Verbindung zwischen der Franz-Josefbahn und der Südbahn würde hergestellt werden.

Offert-Ausschreibung für die Staatsbahn Siverich-Knin.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat die Offertverhandlung für die aus Staatsmitteln zu erbauende Eisenbahn Siverich-Knin ausgeschrieben. Zur Vergebung gelangen die Unterbau-, Oberbau- und Hochbau-Arbeiten dieser Linie, ausschliesslich des Unterbaues der Brücken über den Kerkafluss und über den Oraznicabach. Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass, getrennt nach Baulosen oder im ganzen. Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 623 900 fl. Die Offerten sind bis längsten 3. September d. J. bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen einzureichen. Bedingnisse und sonstige Behelfe können bei der Generaldirektion, sowie bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Spalato und bei der Bauleitung in Dernis eingesehen werden.

Lokalbahn Ungarisch Hradisch-Ungarisch Brod.

Aus Anlass der zwischen der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn schon seit längerer Zeit wegen Ankaufes der Lokalbahnlinie Ungarisch Hradisch-Ungarisch Brod schwebenden und bereits dem Abschlusse sich nähernden Unterhandlungen hat die letztgenannte Gesellschaft die Führung des Betriebes der in Rede stehenden Lokalbahn bereits am 1. Juli übernommen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die hohe Politik war in der verflossenen Woche wieder von grossem Einflusse auf die Börse. Die Kourse kamen durch die bedenklichen Erklärungen des Marquis v. Salisbury über den Stand und die Aussichten der Afghanischen Grenzfrage ins Rollen. Dazu gesellte sich noch der Konflikt, welcher bei der Pariser Münzkonferenz zwischen Belgien und den übrigen lateinischen Münzstaaten ausgebrochen war, und die pessimistischere Auffassung über die Chancen unseres Getreideexportes. Was Wunder, dass davon die Aktienkourse unserer Bahnen trotz deren Mehreinnahme gegen die korrespondirende Decade des Vorjahres doch ziemlich, zumeist Elbethal (158.75), affizirt wurden. So ist der Schlusskours der Nordbahn 2342, Franz-Josef 211, Carl-Ludwig 243, Nordwest 166, Staatsbahn 296.40 und Südbahn 132.50. Der Niedergang unserer gesammten Volkswirthschaft kommt überhaupt in den Koursen unserer Transportanstalten zum Ausdrucke. Seit anderthalb Jahren sind die Aktien der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft um 140 fl. gefallen, die der Ferdinands-Nordbahn allerdings auch (wegen der Konzessions-Verhandlungen) um 300 fl., die Aktien der Buschtêhrader Bahn um 100 fl., die Carl-Ludwigbahn, die Elbethalbahn und die Staatsbahn haben Koursrückgänge von 60.50 und 30 fl. erfahren. Ob die Renten inzwischen um einige Prozent gestiegen sind oder die letzte Ungarische Eisenbahn-Priorität den Parikours erreicht hat, ist dem gegenüber ohne Belang. Allmonatlich hofft man vergebens, dass die durch fällig gewordene Koupons und Rückzahlungen flüssig gewordenen Kapitalien auch auf der Börse ihre Anlage suchen werden; die August-Fälligkeiten dieses Jahres von 18,5 Millionen Gulden haben jedoch die Börse fast wieder ganz gemieden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass

1. die der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten unterstellte, am 10. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 8,03 km lange Lokalbahn Uebersee-Marquartstein,
2. die dem Direktorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest unterstellte, 17,2 km lange, am 20. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Szered-Galgocz-Lipótvár

als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4015 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Preisvertheilung für die Periode vom 16. Juli 1878 bis 15. Juli 1884 (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 4142 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Antrag der Sächsischen Staatsbahn auf Zurechnung verschiedener schmalspurigen Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken, sowie die Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf die Gnoyen-Teterower Eisenbahn nach Massgabe des § 5 des Vereins-Statuts (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 4212 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vorlage für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 4229 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ausgabe von Vereinskarten für Abgeordnete fremder Verwaltungen zu der diesjährigen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 4238 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 4255 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 4261 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Lieferfrist-Verlängerungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 4268 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 4273 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend grundsätzliche Entscheidungen der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 4284 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement und den zugehörigen I. Nachtrag (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 4305 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Bayern.

Eröffnungen.

⊙ Am 8. d. Mts. wurde die dem Ober-Bahnamte Bamberg unterstellte Bahnstrecke Stockheim-Ludwigstadt mit den Expeditionen Rothenkirchen, Förtschendorf, Steinbach und Ludwigstadt provisorisch dem allgemeinen Verkehre übergeben. Bis zur Vollendung der Reststrecke Ludwigstadt-Probstzella verkehren täglich 2 Züge zwischen Stockheim und Ludwigstadt. Die Stationsentfernungen sind folgende: Rothenkirchen 5,532 km, Förtschendorf 5,919 km, Steinbach 6,342 km und Ludwigstadt 6,169 km, sohin im ganzen 23,972 km. Die Bahn erreicht in Steinbach die höchste Steigung.

Am 10. d. Mts. wurde die der Betriebsleitung Uebersee unterstellte Lokalbahn Uebersee-Marquartstein (Oberbayern) mit der Station Marquartstein, der Haltestelle Staudach und dem Halteplatze bezw. der Ladestelle Mietenkam dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung im Lokalbahnverkehr erfolgt im Zuge durch den Kondukteur. Auf der Lokalbahn gelangen Tourbillets II. und III. Klasse zur Ausgabe; für die Beförderung von Reisegepäck wird die Minimaltaxe von 20 ₰ pro Kollo erhoben. Eine direkte Billetausgabe und Gepäckabfertigung von der Lokalbahn nach den Stationen der übrigen Staatsbahnlinien und umgekehrt findet nicht statt. Auf der Haltestelle Staudach wird die Gepäckabfertigung durch eine Agentur auf Dienstvertrag besorgt. Nach der Ladestelle Mietenkam ist der Güterverkehr ausgeschlossen. An Sonn- und Feiertagen wird der Güterverkehr auf der Lokalbahn vollständig eingestellt. Die Ver- und Entladung der Wagenladungsgüter auf der Lokalbahn bleibt den Versendern bezw. Empfängern überlassen. Im übrigen sind für diese Lokalbahn die Bestimmungen betreffend die Bahnordnung für Bayerische Bahnen untergeordneter Bedeutung massgebend. Genannte Lokalbahn ist 8,030 km lang und berechnet sich die Entfernung der Halteplätze ab Uebersee folgendermassen: Halteplatz Mietenkam 3,430 km, Haltestelle Staudach 1,975 km und die Station Marquartstein 2,625 km. Täglich verkehren nach jeder Richtung 5 Züge mit einer Fahrzeit von je 30 Minuten.

Eisenbahnmuseum.

In München wurde am 6. d. Mts. das in den Centralwerkstätten etablirte Eisenbahnmuseum dem Besuch geöffnet. Dasselbe enthält nach der „Allg. Ztg." sämmtliche zum Bahn- und Maschinenbau nöthigen Werkzeuge, hervorgegangen aus den Centralwerkstätten zu München, Regensburg und Nürnberg. Ferner sind aufgestellt die einzelnen Theile einer Güter-, Personen- und Eilzugsmaschine, die Steuerung in Verbindung mit dem Kolben im Cylinder, die Hälfte (Längenschnitt) einer ausser Betrieb gesetzten Personenzugsmaschine, Materialproben, verschiedene bei der Revision vorgefundene Achsenbrüche, sowie sonstige defekte Maschinentheile, das Puffersystem von früher und jetzt, Pläne, Zeichnungen von Kunstbauten (Brückenbauten), ferner die beim Bau der Fichtelgebirgsbahn vorgekommenen Steinarten in reicher Kollektion, sogar ein Rettungs- oder Medizinalkasten und Tragbahren. Gleich beim Eingang findet man Modelle der Trajektanstalt in Lindau, eines Trajektdampfers, eines ebensolchen Kahnes, des Salondampfers „Wittelsbach" und der Centralwerkstätte Nürnberg. Diesen entgegengesetzt befindet sich am Ende des Saales das Modell einer eisernen Rüstung beim Tunnelbau, sowie ein vom Herrn Ober-Maschinenmeister Fuchss gefertigtes Modell der ältesten Fahrzeuge in einen Zug zusammengestellt. Die ganze Ausstellung bietet des Schönen und Interessanten sehr viel und dürfte namentlich für angehende Techniker von hohem Werth und Nutzen sein, da insbesondere die Neuerungen im Maschinenbaufach vorzüglich zur Anschauung gebracht sind. Das Eisenbahn- bezw. Verkehrsmuseum ist jeden Mittwoch von 2—5 Uhr Nachmittags (für das Jahr 1885 bis 21. Oktober) dem Besuch geöffnet.

Die neue Verdingungs-Ordnung.

Bis zum Jahr 1880 war in den staatlichen Verdingungs-(Submissions-) Verträgen die Bestimmung die Regel, dass der Lieferant sich nach dem Bedarf der Verwaltung eine Vergrösserung oder Verminderung der Lieferung ohne Rückwirkung auf den Preis gefallen zu lassen habe. Diese Bestimmung, welche ihren Grund darin hatte, dass nicht durchweg der wirkliche Bedarf, namentlich bei Bauten, sich im voraus genau berechnen lässt, und daher ein grösserer Spielraum in Bezug auf das Quantum im Interesse der Verwaltung liegt, erschwerte durch das darin liegende Moment der Unsicherheit die Kalkulatur für die Lieferanten sehr erheblich und nöthigte sie, das Risiko durch einen Aufschlag im Preise zu decken.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unterm 17. v. M. an die Königlichen Eisenbahndirektionen, Regierungspräsidenten, Regierungen, Oberbergämter u. s. w. einen Erlass gerichtet, der die früheren Erlasse über die Submissionsbedingungen für die öffentliche Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, im besonderen die vom 24. Juni und 5. August 1880 aufhebt, so dass also von jetzt ab von dieser Befugniss, Mehr- oder Minderlieferungen verlangen zu können, abgesehen wird.

Nach dem „Eisenbahnverordnungsblatt" geben wir den Inhalt des Erlasses wie folgt wieder:

I. Arten der Vergebung.

Leistungen und Lieferungen sind in der Regel öffentlich auszuschreiben. Mit Ausschluss der Oeffentlichkeit zu engerer Bewerbung können ausgeschrieben werden: 1. Leistungen und Lieferungen, welche nur ein beschränkter Kreis von Unternehmern in geeigneter Weise ausführt; 2. Leistungen und Lieferungen, bezüglich deren in einer abgehaltenen öffentlichen Ausschreibung ein geeignetes Ergebniss nicht erzielt worden ist. — Unter Ausschluss jeder Ausschreibung kann die Vergebung erfolgen: 1. bei Gegenständen, deren überschläglicher Werth den Betrag von 1 000 ℳ nicht übersteigt; 2. bei Dringlichkeit des Bedarfs; 3. bei Leistungen und Lieferungen, deren Ausführung besondere Kunstfertigkeit erfordert; 4. bei Nachbestellung von Materialien zur Ergänzung des für einen bestimmten Zweck ausgeschriebenen Gesammtbedarfs, sofern kein höherer Preis vereinbart wird, als für die Hauptlieferung.

II. Verfahren bei Ausschreibungen.

1. Gegenstand der Ausschreibung.

Der Gegenstand der Ausschreibung ist in allen wesentlichen Beziehungen bestimmt zu bezeichnen. Ueber alle für die Preisberechnung erheblichen Nebenumstände sind vollständige, eine zutreffende Beurtheilung der Bedeutung derselben ermöglichende Angaben zu machen. Für Bauarbeiten sind zur Verabfolgung an die Bewerber bestimmte Verdingungsanschläge aufzustellen, in welchen sämmtliche Hauptleistungen, sowie die erheblicheren Nebenleistungen in besonderen Positionen aufzuführen sind. Dieselben dürfen von der Behörde ermittelte Preisansätze nicht enthalten. Die Zeitperioden für Lieferungen zur Deckung eines fortlaufenden Bedarfs sind nach den besonderen Verhältnissen des einzelnen Falles zu bemessen. Umfangreichere Ausschreibungen sind derart zu zerlegen, dass auch kleineren Gewerbetreibenden und Handwerkern die Betheiligung an der Bewerbung ermöglicht wird. Bei grösseren Hochbauten hat daher die Vergebung nach den einzelnen Titeln des Anschlages — den verschiedenen Gewerbs- und Handwerkszweigen entsprechend — zu erfolgen. Besonders umfangreiche Anschlagstitel sind in mehrere Loose zu theilen. Bezüglich der Beschaffenheit der zu liefernden Waaren und der Abmessung zu liefernder Gegenstände sind ungewöhnliche, im Handel nicht übliche Anforderungen nur insoweit zu stellen, als dies unbedingt nothwendig ist. Ist bei Lieferungen von Fabrikaten der Kenntniss der Bezugsquelle (der Fabrik) eine besondere Bedeutung für die Beurtheilung der Güte beizumessen, so ist von dem Bewerber die Namhaftmachung des Fabrikanten, von welchem die Waaren bezogen werden sollen, zu verlangen. Für die Ausführung der Arbeiten oder Lieferungen sind ausreichend bemessene Fristen zu bewilligen. Muss bei dringendem Bedarf die Frist für eine Lieferung ausnahmsweise kurz gestellt werden, so ist die besondere Beschleunigung nur für die zunächst erforderliche Menge vorzuschreiben.

2. Bekanntmachung der Ausschreibung.

Bei der Bekanntmachung öffentlicher Ausschreibungen durch die Zeitungen sind die bezüglich der Benutzung amtlicher Blätter ergangenen Vorschriften zu beachten. Die Bekanntmachungen müssen in gedrängter Form diejenigen Angaben vollständig enthalten, welche für die Entschliessung der Interessenten, ob sie einer Betheiligung an der Bewerbung näher treten wollen, von Wichtigkeit sind. Insbesondere sind darin aufzuführen: Gegenstand und Umfang der Leistung oder Lieferung nach den wesentlichsten Beziehungen, wobei die Theilung des Gegenstandes nach Handwerkszweigen, Loosen etc. hervorzuheben ist; der Termin zur Eröffnung der Angebote; die für den Zuschlag vorbehaltene Frist; der Preis der Verdingungsanschläge, Zeichnungen, Bedingungen etc. und die Gelegenheit für die Einsichtnahme und der Bezug derselben. Die Insertionskosten werden von der ausschreibenden Behörde getragen.

3. Bestimmung des Eröffnungstermins.

Um den Bewerbern die nothwendige Zeit zur sachgemässen Vorbereitung der Angebote zu gewähren, ist — vorbehaltlich einer durch besondere Umstände gebotenen grösseren Beschleunigung — der Termin zur Eröffnung bei kleineren Arbeiten und leicht zu beschaffenden Lieferungen unter Bestimmung einer Frist von 14 Tagen, bei grösseren Arbeiten mit einer solchen von vier Wochen anzuberaumen.

4. Zuschlagsfrist.

Die Zuschlagsfristen sind in allen Fällen, insbesondere aber bei Lieferungen solcher Materialien, deren Preise häufigen Schwankungen unterliegen, möglichst kurz zu bemessen.

Dieselben dürfen den Zeitraum von 14 Tagen bezw., wenn die Genehmigung höherer Instanzen einzuholen ist, von vier Wochen in der Regel nicht überschreiten.

5. **Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen.**

Den öffentlichen Ausschreibungen sind die in der Anlage zusammengestellten, von Zeit zu Zeit öffentlich bekannt zu machenden Bedingungen zu Grunde zu legen. In den Ausschreibungen selbst ist demnächst nur auf diese Bekanntmachungen zu verweisen. Auf das Verfahren bei engeren Ausschreibungen finden diese Bedingungen mit der Massgabe entsprechende Anwendung, dass für die Verdingungsanschläge, Zeichnungen, Bedingungen etc. (§ 2), welche den zur Bewerbung aufgeforderten Unternehmern zugestellt werden, eine Erstattung von Kosten nicht beansprucht wird.

6. **Termin zur Eröffnung der Angebote.**

Der Abschnitt 6 ist folgendermassen zu fassen: Zu dem Termin zur Eröffnung der Angebote haben nur die Bewerber und deren Bevollmächtigte, nicht aber unbetheiligte Personen Zutritt. Die eingegangenen Angebote werden im Termin eröffnet und — mit Ausschluss der darin enthaltenen Angaben über Bezugsquellen — verlesen. Ueber den Gang der Verhandlungen wird ein Protokoll aufgenommen, in welchem die Angebote nach dem Namen der Bewerber und dem Datum anzuführen sind. Die Angebotschreiben selbst werden dem Protokolle beigefügt und von dem den Termin leitenden Beamten mit einem entsprechenden Vermerke versehen. Das Protokoll wird verlesen und von den erschienenen Bewerbern und Bevollmächtigten mit vollzogen. Eine Veröffentlichung der Angebote, sowie des Terminsprotokolls ist nicht statthaft. Sofern die Feststellung des annehmbarsten Gebots (vergl. unter 7) besondere Ermittelungen nicht erfordert und der den Termin abhaltende Beamte zur selbstständigen Entscheidung über den Zuschlag zuständig ist, kann die Ertheilung des Zuschlages im Termin zu dem von dem gewählten Unternehmer mit zu vollziehenden Protokoll erfolgen.

7. **Zuschlagsertheilung.**

Die niedrigste Geldforderung als solche ist bei der Zuschlagsertheilung keineswegs vorzugsweise zu berücksichtigen. Der Zuschlag darf nur auf ein in jeder Beziehung annehmbares, die tüchtige und rechtzeitige Ausführung der betreffenden Arbeit oder Lieferung gewährleistendes Gebot ertheilt werden. Ausgeschlossen von der Berücksichtigung sind solche Angebote: a) welche den der Ausschreibung zu Grunde gelegten Bedingungen oder Proben nicht entsprechen; b) welche nach den von den Bewerbern eingereichten Proben für den vorliegenden Zweck nicht geeignet sind; c) welche eine in offenbarem Missverhältniss zu der betreffenden Leistung oder Lieferung stehende Preisforderung enthalten, so dass nach dem geforderten Preise an und für sich eine tüchtige Ausführung nicht erwartet werden kann. Nur ausnahmsweise darf in dem letzteren Falle (zu c) der Zuschlag ertheilt werden, sofern der Bewerber als zuverlässig und leistungsfähig bekannt ist, und ausreichende Gründe für die Abgabe des ausnahmsweise niedrigen Gebotes beigebracht sind oder auf Befragen beigebracht werden. Im übrigen ist bei öffentlichen Ausschreibungen der Zuschlag demjenigen der drei Mindestfordernden zu ertheilen, dessen Angebot unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Umstände als das annehmbarste zu erachten ist. Bei engeren Ausschreibungen hat unter sonst gleichwerthigen Angeboten die Vergebung an den Mindestfordernden zu erfolgen. Sind ausnahmsweise den Bewerbern die näheren Vorschläge in betreff der im Einzelnen zu wählenden Konstruktionen und Einrichtungen überlassen worden, so ist der Zuschlag auf dasjenige Angebot zu ertheilen, welches für den gegebenen Fall als das geeignetste und zugleich in Abwägung aller in Betracht kommenden Umstände als das preiswürdigste erscheint. Ist keines der hiernach in Betracht kommenden Mindestgebote für annehmbar zu erachten, so sind sämmtliche Gebote abzulehnen. Bei der Vergebung der Bauarbeiten sind im Falle gleicher Preisstellung die am Orte der Ausführung oder in der Nähe desselben wohnenden Gewerbtreibenden vorzugsweise zu berücksichtigen.

(Fortsetzung folgt.)

Arad-Csanader Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Gesammt-Transporteinnahmen der Bahn betrugen 438 627 fl. und vertheilen sich auf den Personen- mit 189 949 fl., auf den Gepäck- mit 3 885 fl., den Eilgut- mit 5 221 fl. und auf den Frachtverkehr mit 239 572 fl., die Bruttoeinnahme pro Bahnkilometer betrug 3 423 fl. und zwar im Personenverkehr 1 049 fl. = 43,30 pCt. und im Güterverkehr 1 374 fl. = 56,70 pCt. Befördert wurden 310 812 Reisende und an Gepäck, Eilgut und Fracht 168 379 t. Die Gesammteinnahme inkl. der Nebeneinnahmen ergab 486 420 fl. Die Gesammt-Betriebsausgaben bezifferten sich auf 259 298 fl. oder pro Kilometer auf 1 432 fl.; von denselben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 17 905 fl. = 6,90 pCt., auf die Bahnerhaltung und Aufsicht 62 856 fl. = 24,24 pCt., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 95 013 fl. = 36,64 pCt., auf Zugförderungs- und Werkstättendienst 71 210 fl. = 37,45 pCt., auf die Materialienverwaltung 1 484 fl. = 0,57 pCt. und auf diverse Ausgaben 10 840 fl. = 4,20 pCt. Der Ueberschuss beziffert sich somit auf 227 121 fl. Die Generalversammlung beschloss die Betriebsergebnisse zur Deckung der Bahnbau- und Einrichtungskosten, sowie zur Tilgung der schwebenden Schuld zu verwenden und ertheilte der Direktion weiter Vollmacht, die einlaufenden Forderungen, sowie die Prioritätsaktien und sonstige Werthe der Gesellschaft nach eigenem Ermessen zur Tilgung der schwebenden Schulden zu verwenden oder aber eine Anleihe abzuschliessen. Weiter wurde die Direktion ermächtigt, Verhandlungen wegen Vereinigung des Unternehmens mit der Arad-Körösthalbahn einzuleiten.

Arad-Körösvölgyer Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Verkehrsergebnisse dieser Bahn gestalteten sich im Berichtsjahre analog denjenigen des Vorjahres. Die Einnahmen sind zwar in 1883 um 17 000 fl. höher gewesen, es muss jedoch berücksichtigt werden, dass in 1883 ein Einnahme-Ueberschuss von ca. 30 000 fl. durch die zum Bau der Arad-Csanader Eisenbahn verfrachteten Materialien verursacht wurde. Zieht man diese einmalige Mehreinnahme in Betracht, so zeigt das Berichtsjahr einen bedeutenden Verkehrsaufschwung. Die Ausgaben haben sich um ca. 12 000 fl. vermindert und es ist somit gelungen, ein günstiges Verhältniss zwischen Einnahme und Ausgabe zu erreichen. Die gemeinsame Manipulation des Betriebes mit der Arad-Csanader Eisenbahn gewährte durch die bessere Ausnutzung des Betriebsmaterials und durch die gemeinschaftliche Tragung der Kosten für die Reparaturwerkstätte eine bedeutende Ersparniss an den Ausgaben.

Die Gesammtsumme der Betriebseinnahmen bezifferte sich auf 307 219 fl., diejenige der Ausgaben auf 169 298 fl. und daher der Ueberschuss auf 137 921 fl. Die Gesammteinnahmen resultiren aus den Einnahmen des Personentransports mit 86 561 fl., des Militärtransports mit 1 340 fl., des Gepäcktransports mit 2 468 fl., des Eilguttransports mit 1 617 fl. und des Frachtguttransports inkl. Nebengebühren mit 203 602 fl. und aus verschiedenen Einnahmen mit 11 631 fl. Die Ausgaben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 11 014 fl., auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 49 919 fl., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 61 549 fl., auf den Zugförderungs- etc. Dienst mit 39 858 fl., auf die Materialverwaltung mit 852 fl. und auf verschiedene Ausgaben mit 6 106 fl. Von dem Ueberschuss wurde laut Generalversammlungs-Beschluss eine Dividende von 5 fl. pro Aktie vertheilt und von dem dann noch verbleibenden Reste jedem Mitgliede des Aufsichtsrathes 300 fl. verabfolgt. Ferner wurde die Direktion ermächtigt, die Baukonzession für die Linien Borossebes-Joszabely, Borosjenö-Csermö und Szt. Anna-Kisjenö bei der Landesregierung nachzusuchen und die nöthigen Baukosten entweder durch die Ausgabe neuer Werthe oder durch eine in längerer Zeit zu tilgende Anleihe zu beschaffen.

Litteratur.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stations-Verzeichniss der etc. Eisenbahnen Europas. 16. Auflage. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Berlin 1885. Preis 6 ℳ.

Das wieder vollständig umgearbeitete Werk ist in seiner 16. Auflage soeben (am 7. d. M.) erschienen. Wie umfangreich die Aenderungen auch in dieser neuen Auflage sind, ergibt sich schon aus der in den Vorbemerkungen enthaltenen Uebersicht der seit dem Erscheinen der vorigen Auflage (August v. J.) bis Mitte Juli d. J. eröffneten Bahnlinien Europas, deren neue Stationen sämmtlich in dem Werk berücksichtigt worden sind. Desgleichen bringen diese Vorbemerkungen eine neue Adressen-Zusammenstellung der Eisenbahn-Verwaltungen Europas (Seite III bis VIII), desgleichen eine Uebersicht der in Betrieb und Bau befindlichen Deutschen Lokalbahnen, sowie eine Uebersicht der gegenwärtig im Deutschen Reich in Bau begriffenen Linien.

Die Neuorganisationen der Preussischen, Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahnen sind in der neuen Auflage wiederum vollständig berücksichtigt. Besonders schwierig war es auch, die am 1. Juli eingetretene Neuorganisation der Italienischen Eisenbahnen noch zur Darstellung zu bringen, welche erst Ende Juni bekannt wurde.

Mit welchen Schwierigkeiten die Herstellung des Werkes, welches bei seinem Erscheinen den neuesten Stand des Bahnnetzes darstellen soll, verbunden ist, erhellt einigermassen aus dem Umstand, dass dieselbe über ein halbes Jahr (vom Januar ab) in Anspruch nimmt, und grosse Partien des Werkes, wie z. B. diesmal die Notizen, betreffend das Italienische Eisenbahnnetz, während des Satzes mehrmals sowohl für den geographischen als für den alphabetischen Theil durchaus umgearbeitet werden mussten.

Die Personal-Verzeichnisse sind möglichst nach dem Stand vom Juli dieses Jahres angegeben und unter den Nachträgen auch noch die am 15. Juli und 1. August eingetretenen Bahneröffnungen berücksichtigt.

Der II. Theil des Werkes (Orts-Verzeichniss) ist, wie bereits mitgetheilt (siehe No. 51), im Juni d. J. und die zum Werk gehörigen Uebersichtskarten (der Abstossstationen von Mitteleuropa mit farbiger Abgrenzung der Bahngebiete und der Eisenbahn-Direktions- und Betriebsamts-Bezirke der Preussischen Staatsbahnen) Anfangs Juli d. J. in neuer Auflage erschienen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. August d. Js. wird im Badisch-Pfälzischen Güterverkehr (Tarifheft No. 8) der Artikel Strohmasse, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif II aufgeführt, zu den Taxen des Ausnahmetarifes No. 1 (Holz) abgefertigt.

Karlsruhe, den 11. August 1885. (1697)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Am 15. August ds. Js. tritt an Stelle des am 1. Februar 1885 zur Einführung gekommenen Heftes No. 2 zum Tarif für den **Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** ein neues Tarifheft No. 2 in Kraft, welches den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, der Holsteinischen Marsch-, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Wittenberge-Perleberger und der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staats-, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits umfasst. Hierdurch wird das Tarifheft No. 1 vom 1. Mai 1882 und das Tarifheft No. 2 vom 1. Februar 1885 für den Norddeutsch-Sächsischen Verband nebst den hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben. Insoweit Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 30. September 1885 in Wirksamkeit. Der neue Tarif ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 12 August 1885. (1698)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Crefelder Eisenbahn. Der Nachtrag VII zu unserem Lokal-Gütertarif, Theil II, betreffend ermässigte Sätze für Strassenbaumaterial, Thon, Formerde und Ziegelsteine tritt mit dem heutigen Tage infolge Verfügung des Königlichen Eisenbahnkommissariats ausser Kraft.

Die betreffenden Transportgegenstände werden daher von jetzt ab wieder zu den früheren Sätzen des Spezialtarifs befördert.

Crefeld, den 13. August 1885. (1699)
Die Direktion.

Am 15. d. M. treten im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande** für die Beförderung von Eisen des Spezialtarifs II zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und den Stationen Bahrenfeld, Blankenese und Flottbeck des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 10. August 1885. (1700)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 15. August d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife für den **Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen** Verbandsgüterverkehr in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist, enthält im wesentlichen neue bezw. veränderte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda, Frankenstein, Gera, Görlitz, Hermsdorf-Rehefeld, Leipzig (Bayer. Bhf.), Leipzig (Dresdner Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Stationen Leipzig (M. H.) und Spandau (M. H.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg.

Dresden, am 11. August 1885. (1701)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Oktober d. J. werden die in dem Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau u. s. w. vom 1. Oktober 1884 enthaltenen Frachtsätze nach der Striegauer Weiche bei Breslau aufgehoben. An Stelle derselben kommen vom genannten Zeitpunkte ab die Frachtsätze für Breslau (Niederschlesisch-Märkischer bezw. Freiburger Bahnhof) nebst einer Gebühr von 2 ℳ pro Achse zur Erhebung.

Berlin, den 11. August 1885. (1702)
Königliche Eisenbahndirektion.

Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg. Im Importverkehr nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg gelangen für Zoll-Transitsendungen die bisher mit ½ Kopeken pro Pud = 3,05 Kopeken pro 100 kg in Wirballen erhobenen Artellgebühren vom 21. August cr. neuen Stils nicht mehr zur Erhebung.

Bromberg, den 7. August 1885. (1703 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. August d. J. kommen direkte Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und II im Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrhein.)** einerseits und der zwischen den Stationen Frellstedt und Helmstedt des Direktionsbezirks Braunschweig belegenen **Haltestelle „Grube Prinz Wilhelm"** andererseits zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 8. August 1885. (1704)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Infolge Aufhebung des vom 15. Juli 1878 ab gültigen Gütertarifs für den **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbandsverkehr** treten auch die direkten Frachtsätze für die Stationen Bebra, Guntershausen und Wilhelmshöhe der vormaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn ausser Kraft, und zwar dergestalt, dass die direkten Tarifsätze zwischen den genannten Stationen einerseits und den folgenden Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen: Burkhardtsdorf, Dahlen, Dürrhennersdorf, Dürrröhrsdorf, Einsiedel, Grossbauchlitz, Grosspostwitz, Grünhainichen, Herrnhut, Jägersgrün, Lengenfeld, Lössnitz, Lunzenau, Mosel, Neucunnersdorf, Niederwiesa, Obercunnersdorf, Oberoderwitz, Oberschlema, Ostrau, Rochsburg, Rodewisch, Schirgiswalde, Schönberg, Schöneck, Schönfeld, Stauchitz, Voitersreuth, Weipert, Wiesenburg, Wilthen, Wolkenburg, Wolkenstein, Zwönitz andererseits bis zum 1. Oktober d. J. Gültigkeit behalten, von diesem Zeitpunkte ab aber die direkten Verkehrsbeziehungen zwischen den genannten Stationen (exkl. Grossbauchlitz, Oberoderwitz und Weipert) gänzlich aufhören. Die Stationen Grossbauchlitz, Oberoderwitz und Weipert werden in den Mitteldeutschen Verbandsverkehr einbezogen, in welchem für den Verkehr zwischen Bebra, Guntershausen und Wilhelmshöhe einerseits und Sächsischen Stationen andererseits bereits direkte Frachtsätze bestehen.

Dresden, am 15. August 1885. (1705)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. August 1885 tritt zu dem Tarife für den Verkehr zwischen den Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Berlin-Bromberg** (einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), sowie der **Oberschlesischen Bahn** andererseits der 13. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzungen resp. Abänderungen zum Anhange.

II. Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs II (Holz des Spezialtarifs II)

III. Neue resp. anderweite Entfernungen und Sätze für die Stationen Arnsdorf i. Ostpr., Danzig hohe Thor (nur für die Beförderung von Leichen gültig), Golmkau, Heinrikau, Klausaschacht, Kukehnen, Lichtenfeld, Parlin, Perwilten, Schöneck, Tiefensee, Wormditt und Zinten des Bezirks Bromberg, sowie für die Stationen Rogau, Rosenthal, Ströbel und Zopten des Bezirks Breslau.

IV. Anderweite Entfernungen für die Stationen Ringelheim und Vienenburg der Braunschweigischen Eisenbahn,

V. Bestimmung über anderweite Bezirksabgrenzung.

VI. Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, treten dieselben mit Ausnahme der erhöhten Entfernungen für Vienenburg erst am 1. Oktober 1885 ein. Die erhöhten Entfernungen für Vienenburg gelten von sogleich.

Exemplare des erwähnten Nachtrages sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 11. August 1885. (1706J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. Verkehr mit Ungarn. Mit 1. September l. J. treten die Tarife Theil II Heft 3 und 4 für den direkten Güterverkehr zwischen den Deutschen Seehafen-Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg B., Harburg, Lübeck, Stettin und Swinemünde einerseits und Stationen der Arad-Temesvarer, Budapest-Fünfkirchner, Kikinda-Becskereker, Ungar. Nordostbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, K. Ungar. Staatsbahnen und der priv. Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits in Kraft.

Durch diese Tarife werden aufgehoben:

a) die im Deutsch-Ungarischen Verbandtarife Theil II und III vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Tarifbestimmungen und Frachtsätze exklusive der Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 8 für Holz;

b) der Deutsch-Oesterr.-Ungarische Seehafen-Ausnahmetarif (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Januar 1884 nebst Nachträgen.

Exemplare der neuen Tarifhefte können in wenigen Tagen bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I., Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (1707 R M)

Aufhebung von Getreide-Exporttarifen aus Russland. Mit dem 1./13. September a./n. Stils 1885 treten die Spezial-Exporttarife für den Transport von Getreide etc. nach Podwoloczyska und Brody von Stationen der

a) Moskau-Kursker Bahn vom 15./27. April 1885,

b) Kursk - Charkow - Azow Bahn vom 15./27. Oktober 1883,
c) Orel-Grjasy Eisenbahn vom 15./27. Oktober 1883,
d) Grjasy-Zaryzin Eisenbahn vom 1./13. Dezember 1883

ausser Kraft.

Die an Stelle dieser zur Einführung gelangenden neuen Getreidetarife werden seinerzeit separat publizirt.

Wien, den 10. August 1885. (1708)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

Oesterr.-Galiz.-Rumänischer Eisenbahnverband. (Anwendung von Frachtsätzen.) Die im Nachtrag VI, gültig vom 1. Mai 1885, des Oesterr.-Galiz.-Rumän. Verbandtarifes vom 1. Mai 1883 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 7 für Güter der Stückgutklasse I finden bis zur Einführung des neuen Verbandtarifes auch für Güter der Stückgutklasse II bei Aufgabe in Quantitäten von 5 000 resp. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht Anwendung, sofern die Fracht bei Anwendung der Taxen der Klasse II sich nicht billiger stellt.

Wien, am 10. August 1885. (1709)
K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy
Eisenbahngesellschaft.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit 15. August l. Js. gelangen die Nachträge I zum Theil III Heft 1 u. 2 (Getreideverkehr) des in rubro genannten Eisenbahn-Verbandstarifes zur Einführung.

Dieselben enthalten ausser Ergänzungen und Berichtigungen noch die Aufnahme neuer Stationen in die Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Getreidetarife.

Wien, im Juli 1885. (1710)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr.
Staatsbahnen,
gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

II. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungs - Liste. Bei der am 1. August 1885 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 18. April 1872, No. 1552/F. M., genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XI. Verloosung der Obligationen Emission 1872 à 300 fl. Oe. W. Silber wurden folgende 61 Nummern gezogen:

56 183 355 1022 1713 2023 3139 3375 3403 3526 4287 4340 5240 5752 5893 6063 6254 6675 7043 7070 7075 7396 7771 7902 8537 8914 9084 9727 10072 10286 10532 11117 11506 11764 12524 12905 13645 13982 14067 14422 15223 15917 16306 16563 16660 18665 19608 20050 20778 20850 21236 21556 21820 22294 22396 22744 23286 23311 23658 23699 24512.

Vom 1. Oktober 1885 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Haupt-Kassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effektivem Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder und die Direktion der Diskonto-Gesellschaft;
„ Frankfurt a/M.: die Herren M. A. von Rothschild & Söhne.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende September 1885 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Oktober 1885 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung im Jahre 1875: No. 2200.
Ziehung im Jahre 1878: No. 22771.
Ziehung im Jahre 1879: No. 11797.
Ziehung im Jahre 1880: No. 4890 17206.
Ziehung im Jahre 1881: No. 12080 15914 16708.
Ziehung im Jahre 1882: No. 11804 14752 16721 23480.
Ziehung im Jahre 1883: No. 5653 7462 11158 12320 16719.
Ziehung im Jahre 1884: No. 4765 8926 10467 15517 17543 19169 22950.

Wien, den 1. August 1885. (1711)
Vom Verwaltungsrathe.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungs - Liste. Bei der am 1. August 1885 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 4. Februar 1875 No. 559/F. M. genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen X. Verloosung der Prioritäts-Anleihe Emission 1875 à 400 Reichsmark, wurden folgende 18 Nummern gezogen:

453 665 1296 1862 2494 2582 2598 2775 2795 3295 3302 3326 3703 3870 5206 5306 6308 6318.

Vom 1. Oktober 1885 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Haupt-Kassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, — u. zw. spesen- und provisionsfrei, — nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank, die Direktion der Diskonto-Gesellschaft und die Herren Richter & Cie.;
„ Frankfurt a/M.: die Herren von Erlanger & Söhne und die Herren M. A von Rothschild & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kredit - Anstalt und die Leipziger Diskonto-Gesellschaft;
„ München: die Bayerische Vereinsbank und Herr Josef v. Hirsch.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende September 1885 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Oktober 1885 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung 1880: No. 2289.
Ziehung 1881: No. 425.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.
Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.
Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Locomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1400 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3000 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 20000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Ziehung 1882: No. 3765.
Ziehung 1883: No. 273 918 1244 1690 1911 3772.
Ziehung 1884: No. 1914 2073 2749 4637 6036 6144.
Wien, den 1. August 1885. (1712)
Vom Verwaltungsrathe.

III. Submissionen.

Submission. Die Lieferung von
30 000 kg mineralischem Schmieröl und
125 000 „ Holzpresskohlen (Briquetts) zur Koupeeheizung
soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Lieferungsbedingungen liegen in dem Büreau der Werkstättenverwaltung hierselbst zur Einsicht aus, können auch von letzterer gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Schmieröl und Presskohlen" bis zum Termin am Mittwoch, den 26. August 1885, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an die Werkstättenverwaltung einzusenden.

Braunschweig, den 8. August 1885. (1713)
Königliche Direktion der Braunschw. Eisenbahn.

⚒ Zündstäbe ⚒

eigenes Fabrikat, für electrische Sprengungen mit Dynamit und Pulver, ohne Versager, sowie beste **Zündmaschinen** offerirt preiswerth.
Bergwerks-Direktor **Fr. Loegel**, **Breslau**, Brüderstr. 4.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUN
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.
36 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 2100 im Betriebe.
Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 400 000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.
Goldene Staats-Medaille. Düsseldorf 1880.
Medaille Breslau 1869.
Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.
Verdienst-Medaille Wien 1873.
Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.
Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 64. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. August 1885.

Die Pariser Stadtbahn.

Die Regierung hat soeben den Kammern einen Gesetzentwurf zur Genehmigung vorgelegt, welcher bezweckt, die Anlage einer Bahn in Paris und dessen Weichbild als von öffentlichem Nutzen zu erklären und die Konzession im Submissionswege zu gewähren. Folgendes ist der wesentliche Inhalt des Entwurfes.

Das von der Regierung in Vorschlag gebrachte System ist in Uebereinstimmung mit dem vom Stadtrath von Paris und dem „Conseil géneral des ponts et chaussées“ genehmigten und beabsichtigt die mittleren Theile von Paris mittelst Tunnel zu durchfahren. Das Netz hat eine Ausdehnung von 40 km und umfasst:

1. Eine Linie, welche die Eisenbahn des Moulineaux in Puteaux mit der Bahn von Vincennes bei Reuilly verbindet und nahe bei dem Thore Maillot, den Plätzen de l'étoile, der Oper, der Republik und der Bastille vorüberführt.

2. Zwei Anschlüsse von dieser Linie an die Eisenbahn von Auteuil, einen nahe bei Batignolles, den anderen bei dem Thore Maillot.

3. Eine Linie, welche die rechtsufrige Gürtelbahn in oder nahe bei La Chapelle mit der linksufrigen nahe bei Gentilly verbindet und an den Markthallen (halles centrales) vorübergeht.

4. Eine Kreislinie auf dem linken Seineufer, welche auf dem Platz de l'étoile einerseits und am Boulevard Bourdon andererseits an die Linie von Puteaux nach Reuilly anschliesst und am Trocadero oder dicht dabei und an dem Bahnhof Montparnasse durchführt.

Die Arbeiten sollen nach Verlauf von acht Monaten begonnen werden und die erste Linie soll nach Verlauf von drei Jahren, von dem Tage der Zuschlagsertheilung ab, dem Betriebe übergeben werden; die anderen Linien sollen nach fünf Jahren, von demselben Zeitpunkt ab gerechnet, eröffnet werden.

Die Eisenbahn soll sofort durchweg zweigleisig hergestellt werden.

Die Kosten sind auf 168 Millionen Mark veranschlagt, d. h. etwas über 4 Millionen Mark pro Kilometer. Die Finanzirung ist von der Regierung derartig in Aussicht genommen, dass ein Drittel des Kapitals durch Zeichnung von Aktien und zwei Drittel durch Obligationen mit Staatsgarantie beschafft werden.

Der garantirte Zinsfuss soll im Submissionswege als Abgebot von 5 pCt. inkl. Amortisirung festgestellt werden. Diesem Zinsfusse entspricht, auf die Konzessionsdauer von 65 Jahren derartig berechnet, dass der Staat das Stadtbahnnetz übernimmt, wenn er von einer der konzessionirten Gesellschaften die Ringbahn übernimmt, ein Ausgabekours von 281,6 *M.* pro Obligation von der gebräuchlichen Art derer der übrigen Eisenbahngesellschaften.

Die Zuschlagsertheilung soll vor einer Kommission stattfinden, welche aus hohen Beamten und erwählten Mitgliedern der gesetzgebenden Körperschaften gebildet ist. Diese Kommission soll auch die von den Submittenten beigebrachten Garantienachweise vor Zulassung derselben zur Submission prüfen.

Die Summen, welche als Zinsen infolge der Staatsgarantie gezahlt werden, bilden eine wieder einziehbare Vorschusssumme, welche mit Zinsen wieder zurückzuzahlen ist, sobald die Einnahmen zur Zahlung von 5 pCt. Zinsen an die Aktieninhaber ausreichend sind.

Ein Viertel des Ueberschusses gehört der Gesellschaft, die übrigen drei Viertel dienen zur Rückzahlung der gezahlten Staatsgarantie. Nach erfolgter Tilgung derselben theilt die Gesellschaft und der Staat die über 6 pCt. des Aktienkapitals betragende Einnahme zu gleichen Theilen.

Das Bedingnissheft enthält alle erforderlichen Bestimmungen betreffend die Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauausführung, die Wiederherstellung der Kanäle und Leitungen sowie die Lüftung der Tunnel.

Für den Personenverkehr ist der Tarif wie folgt festgesetzt:

8 ₰ pro Kilometer in erster Klasse,
5,6 „ „ „ „ zweiter „
3,2 „ „ „ „ dritter „

Das Bedingnissheft schreibt ausserdem die Ausgabe von Rückbillets mit einer Ermässigung von 25 pCt. im allgemeinen und 50 pCt. für die Morgenzeit vor, zu welcher die Arbeiter sich im allgemeinen zur Arbeit begeben.

Der Gepäck-, Güter- und Postverkehr kann nur nach besonderem Abkommen mit dem Konzessionar eingerichtet werden. Indessen behält das Bedingnissheft der Verwaltung das Recht vor, den Konzessionären die Pflicht aufzuerlegen, den Personen- und Gepäckzügen der grossen Eisenbahnlinien auf der Stadtbahn die Durchfahrt zu gestatten, sowie den Verkehr der Züge,

welche zur Versorgung der Hauptstadt mit Lebensmitteln dienen; hi erfür ist eine gesetzlich festzusetzende Quote zu zahlen.

Der Gesetzentwurf hat auch eine weitere Ausdehnung des Stadtbahnnetzes vorgesehen und erklärt, dass die Konzessionäre verpflichtet seien, auch die Konzession neuer Linien zu übernehmen, wenn dieselben „öffentlich nützlich“ erklärt werden. Diese neuen Linien würden ein neues Netz mit getrennter Rechnungsführung bilden.

Zum Schluss bemerkt die Regierung: „Der Staat allein muss diese Unternehmung in die Hand nehmen, um seine Oberhand über eine Linie zu wahren, welche bestimmt ist, das direkteste Verbindungsglied der grossen Adern aller unserer in der Hauptstadt zusammenlaufenden Netze zu werden.“ R. B.

(„Genie civil.“)

Ueber die Verwendung kontinuirlicher Bremsen auf den Englischen Bahnen.

Bereits bei Erörterung der neueren Einrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes [1]) haben wir die Verbesserungen an den Bremsen, als in erster Reihe mit in Betracht kommend, aufgeführt und u. a. kurz darauf hingewiesen, auf welche Weise man in England die Lösung der Bremsfrage versucht hat.

Zur Beurtheilung dieser Frage liegt nunmehr in den von dem „Board of Trade“ neuerdings publizirten „Railways continuous Brakes. Return for the six months ending the 31. December 1884, King, King-Street London“ weiteres Material vor, welchem wir das Nachstehende entnehmen:

Nach den in dem Rundschreiben vom 30. August 1877 seitens des Board of Trade aufgestellten Grundsätzen müssen die kontinuirlichen Bremsen

1. ein kräftiges Bremsen der Züge bewirken, die Bremswirkung sofort eintreten lassen, auch leicht durch die Lokomotivführer und Schaffner in Thätigkeit gesetzt werden können;
2. bei Unfällen sofort selbstthätig wirken;
3. bei den Lokomotiven und unter den Wagen leicht angezogen und gelöst werden können;
4. regelmässig in dem täglichen Betriebe zur Verwendung gelangen und endlich müssen
5. die verwendeten Materialien sehr dauerhaft und leicht zu unterhalten sein.

Diesen Bedingungen haben bisher folgende Bremssysteme entsprochen:

Bremssysteme	Angebracht an	
	Lokomotiven	Personenwagen
1. Clark und Webbs automatische Bremse	83	560
2. Automatische Vacuumbremse	1 158	7 110
3. Smith's automatische Vacuumbremse	475	2 335
4. Steel und Mac-Innes Bremse	2	38
5. Automatische Bremse von Westinghouse	1 438	13 604
	3 156	23 647 [2])

Dagegen haben den vom Board of Trade gestellten Anforderungen nur zum Theile entsprochen:

Bremssysteme	Lokomotiven	Personenwagen
1. Heberlein Bremse	1	3
2. Clark & Wilkin's Kettenbremse (Great Eastern Eisenbahn)	—	—
3. Clark's Kettenbremse	—	50
4. Clark und Webb's Bremse	2	5 225
5. Wilkin und Clark (Somerset und Dorsetbahn)	—	94
6. Fay's Bremse	—	1 285
7. Fay's Handbremse	—	—
8. Fay und Newall's Bremse	—	430
9. Newall's Bremse	—	400
10. W. Parker-Smith's automatische Bremse	—	3
11. Einfache Smith'sche Vacuumbremse	1 154	7 562
12. Vacuumbremse (London und North Western, London und North Western und Caledonian, North Eastern Eisenbahn)	370	1 570
13. Einfache Vacuumbremse von Webb	18	72
14. Nicht selbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse	48	350
	1 593	17 044 [3])

[1]) Siehe No. 59 und 60 unserer Zeitung.

[2]) Die Zahl der mit kontinuirlichen Bremsen ausgerüsteten Personenwagen reduzirt sich auf 23 084, weil 563 Bremsen an Wagen angebracht sind, welche mit Ausrüstungstheilen verschiedener Bremsen versehen sind, und weil diese Wagen in der Gesammtsumme nur einmal aufgeführt werden dürfen.

[3]) Desgleichen auf 16 054 Wagen wegen ähnlicher Ausrüstung von 990 Bremsen.

Es waren nun mit kontinuirlichen Bremsen versehen am 31. Dezember 1884	4 749	39 138
31. „ 1883	3 907	35 029
daher Zunahme pro 1884	842	4 109
dagegen hatten	1 705	11 374

noch keine kontinuirlichen Bremsen und es betrug die Gesammtzahl sämmtlicher am 31. Dezember 1884 auf den Englischen Bahnen vorhandenen, mit kontinuirlichen oder nicht mit solchen Bremsen versehenen Lokomotiven 6 454 und Personenwagen 50 512.

Von diesen dem Personenverkehre dienenden Betriebsmitteln waren also nach vorstehendem 73,58 pCt. Lokomotiven und 77,48 pCt. Wagen mit kontinuirlichen Bremsen versehen, während am 31. Dezember 1883 dieses Verhältniss 64,81 bezw. 73,11 pCt. betrug. Die Zunahme der mit kontinuirlichen Bremsen versehenen Lokomotiven und Wagen belief sich bei ersteren im Jahre 1884 auf 13,04 pCt. der Gesammtzahl und auf 8,13 pCt der Gesammtzahl bei letzteren, während diese Verhältnisszahlen im Vorjahre sich auf 13,58 und 9,60 pCt. bezifferten. Endlich ist noch hervorzuheben, dass am 31. Dezember 1884 64,45 pCt. aller mit kontinuirlichen Bremsen versehenen Lokomotiven und 58,98 pCt. aller mit denselben ausgerüsteten Personenwagen (gegen 66,34 bezw. 56,22 pCt. im Vorjahre) den vom Board of Trade aufgestellten Bedingungen entsprochen haben.

Zum Schluss wollen wir noch einige Daten über die im 2. Semester 1884 von den mit kontinuirlichen Bremsen ausgerüsteten Personenzügen zurückgelegte Kilometerzahl mittheilen.

I. Vacuumbremsen.

	km
Automatische Vacuumbremse	18 396 006
„ Smith Bremse	2 988 968
	21 384 974 (1).
Einfache Smith Bremse	17 277 897
Gewöhnliche Vacuumbremse und Webb's Bremse	3 095 865
	20 373 762 (2).
Summa (1) und (2)	41 758 736 (3).

II. Luftdruckbremsen.

Automatische Westinghouse Bremse	28 513 454
desgl. nicht automatische	1 178 993
	29 692 447 (4).

III. Kettenbremsen.

Automatische Bremse von Clark und Webb	1 412 621
desgl., jedoch nur bei Zugtrennungen selbstthätig wirkend	11 724 902
Clark, Wilkin und Clark, Heberlein	524 492
	13 662 015 (5).

IV. Verschiedene Systeme.

Steel und Mac-Innes, Fay, Fay und Newall, Newall und Parker-Smith's selbstthätige Bremse	1 464 532 (6).
Es betrug demnach die Gesammtzahl der von den mit kontinuirlichen Bremsen ausgerüsteten Personenzügen im 2. Semester 1884 zurückgelegten Kilometer (3), (4), (5) und (6)	86 577 730,

was 77 pCt. der von den mit kontinuirlichen Bremsen oder nicht mit solchen ausgerüsteten Zügen zurückgelegten Wegestrecke entspricht. —ch.

Aus dem Deutschen Reich.

Pensionskasse für die Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Durch Reskript vom 29. Juli hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen von der Errichtung einer Pensionskasse für die Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung benachrichtigt. Dieselbe ist zur Gewährung von Pensionen an arbeitsunfähig gewordene Kassenmitglieder, von Wittwen- und Waisengeld an die Hinterbliebenen von Kassenmitgliedern, sowie von Sterbegeld beim Tode der Pensionäre und deren Ehefrauen und Wittwen bestimmt; sie hat ihren Sitz in Erfurt und tritt bereits am 1. Oktober in Wirksamkeit. Zur Theilnahme an der Pensionskasse sind sämmtliche in den Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten einschliesslich Telegraphen-Reparaturwerkstätten, sowie in den Gasanstalten der Staatsbahnen beschäftigten Arbeiter berechtigt. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ist den Werkstättenarbeitern der Zutritt ebenfalls gestattet, sofern die betreffenden Eisenbahn-Gesellschaften die durch das Statut festgesetzten Verpflichtungen übernehmen.

Einheitliche Berufsgenossenschaften der Privat- und Strassenbahnen.

Wie aus Eisenach gemeldet wird, haben die von dem Reichsversicherungsamt berufenen Versammlungen der Direktoren der sämmtlichen Privat- und Strassenbahnen die Bildung einheitlicher Berufsgenossenschaften definitiv beschlossen.

Einheitliche Taxen für die Personenbeförderung auf den Preussischen Staatsbahnen.

Es ist wiederholt davon die Rede gewesen, dass für die Linien des Preussischen Staatsbahnnetzes die endliche Einführung einheitlicher Taxen für die Personenbeförderung angestrebt wird, bei deren Festsetzung der Landes-Eisenbahnrath mitwirken soll. Der „B. B.-C.“ erfährt nun, dass von fachmännischer Seite u. a. die nachfolgenden, das reisende Publikum besonders interessirenden Vorschläge formulirt worden sind, die an kompetenter Stelle eingereicht und motivirt werden sollen: 1. Einführung kilometrischer Normaltaxen für die Tour- und Retourbillets der gewöhnlichen Personenzüge, und zwar unter Wegfall eines Zuschlags für Freigepäck. 2. Berechnung des Zuschlags für besonders kostspielig angelegte Strecken (grosse Brücken und Tunnels, Gebirgsübergänge und dergl.) durch Zurechnung von Zuschlags-Kilometern zu der effektiven Entfernung. 3. Beseitigung der Schnellzugsbillets und Verausgabung besonderer Schnellzugs-Zuschlagsbillets im Preise von zweidrittel Pfennig pro Kilometer, welche neben den Personenzugsbillets zu den Schnellzügen zu verausgaben und überdies bei Benutzung der Schnellzüge auf Retourbillets zu lösen sind. 4. Normal-Gepäcktaxe von zweifünftel Pfennig für je fünf Kilogramm und je ein Kilometer bei Wegfall des Freigepäcks. 5. Festsetzung der Gültigkeitsdauer der Retourbillets nach der Entfernung und Erlöschen der Gültigkeit mit Mitternacht des letzten Gültigkeitstages. Die Normirung der Taxen für Sonntagsbillets, für Abonnementskarten etc. bliebe den einzelnen Direktionen vorbehalten. Diese Vorschläge erscheinen im grossen und ganzen durchaus annehmbar, zumal sie in vielen Punkten eine Gleichstellung mit vielen anderen Bahnen bezwecken. Zu wünschen bliebe namentlich, dass bei einer Umarbeitung der Tarife die Ungleichheiten in Wegfall kommen möchten, die jetzt für viele Linien der verstaatlichten Bahnen bestehen. Ist dies geschehen und die leidige Freigepäckfrage erledigt, so dürfte man dem Ziele, einen allgemeinen Normal-Personentarif für ganz Deutschland zu schaffen, sehr nahe gekommen sein, zumal die Einstellung der vierten Wagenklasse sich lediglich nach den Bedürfnissen der einzelnen Landestheile regeln lässt.

Staatsvertrag über die Eisenbahnstrecke Weida-Werdau.

Unter dem 16. April ist zwischen den Regierungen des Grossherzogthums Sachsen und der Herzogthümer Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg einer-, dem Königreich Sachsen andererseits ein Vertrag über die Eisenbahnstrecke Weida-Werdau vereinbart worden. Durch denselben sprechen die erstgenannten Regierungen ihr Einverständniss damit aus, dass die letztere das Eigenthum an der Bahn erwerbe und den Betrieb übernehme, verzichten auch auf das Recht des Wiedererwerbes, so lange die Bahn im Besitz oder Betrieb Sachsens bleibt, doch ist zum Verkauf derselben oder zur Uebertragung des Betriebes auf einen andern Unternehmer ihre Zustimmung erforderlich. Den betreffenden Regierungen verbleibt die Landeshoheit über die in ihrem Gebiet belegenen Strecken, für welche der Reinertrag der Bahn auch zur Besteuerung herangezogen wird. Der Vertrag ist jetzt von allen betheiligten Regierungen ratifizirt worden.

Zugbeförderungen und Verspätungen im Juni d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juni d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 39 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahnkomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 524,83 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 14 870 Kurier- und Schnellzüge, 122 350 Personenzüge, 61 053 gemischte Züge und 106 511 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 4 820 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 21 393 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 721 744 628 Achskilometer bewegt, von denen 228 345 493 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 198 273 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 1 150 oder 0,58 pCt. (gegen 1,23 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 0,98 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 321 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 829 Verspätungen (= 0,42 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,58 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 186 355 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 265, oder 0,68 pCt., mithin 0,26 pCt. mehr. Infolge der Verspätungen wurden 442 Anschlüsse versäumt (gegen 607 in demselben Monat des Vorjahres und 608 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe: die Oberhessischen Eisenbahnen (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00 pCt., die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg (42 Anschlussversäumnisse auf 59 Verspätungen) mit 1,40 pCt., die Westholsteinische Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 1,50 pCt., während die Königliche Eisenbahndirektion Altona (5 Anschlussversäumnisse auf 33 Verspätungen) mit 6,60 pCt., die Württembergischen Staatseisenbahnen (5 Anschlussversäumnisse auf 39 Verspätungen) mit 7,80 pCt., die Saalbahn (1 Anschlussversäumniss auf 11 Verspätungen) mit 11,00 pCt., die letzten Stellen einnehmen und auf 5 Eisenbahnen 26 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse und auf 11 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Eisenbahnunfälle im Juni d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 11 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 127 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 133 Personen verunglückt, sowie 44 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 61 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 22 017 043 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet, 1 verletzt (hiervon entfallen je 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und 1 Verletzung auf die Oldenburgischen Staatsbahnen), von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 18 getödtet und 62 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 3 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 19 getödtet und 8 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 17 Personen getödtet.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 28 391,20 km Betriebslänge und 692 228 427 geförderten Achskilometern) 114 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Köln (rechtsrheinische) (15), Erfurt (13) und Breslau (13), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Oldenburgischen Staatsbahnen, den Bahnstrecken im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt und auf der Main-Neckarbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 477,85 km Betriebslänge und 19 900 106 geförderten Achskilometern) 2 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn.

Auf den kleineren Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 545,89 km Betriebslänge und 9 635 495 geförderten Achskilometern) sind Verunglückungen von Personen nicht vorgekommen.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Station Hassmersheim der Badischen Staatseisenbahnen wird am 15. September d. J. für den Stückgutverkehr eröffnet werden.

Nordhausen-Erfurt.

In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Herr Stadtrath Schulze-Nordhausen zum ersten Vorsitzenden wiedergewählt und Herr Stadtrath Schmidt an Stelle des verstorbenen Ober-Bürgermeisters Riemann zum zweiten Vorsitzenden berufen. Unter den weiteren Berathungsgegenständen war von allgemeinem Interesse die Konvertirungsangelegenheit. In Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 20. Juni, die Gesellschaftsvorstände zu ermächtigen, mit der Umwandlung der 4½ pCt. Anleihe in eine 4 pCt. zu gelegener Zeit bei der Behörde vorzugehen, ist die Direktion beauftragt worden, den Antrag auf Umwandlung nicht über Oktober d. J. hinaus zu verschieben, vielmehr demnächst die letztere einzuleiten. Nach einer Mittheilung des „B. B.-C.“ ist der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn von der Preussischen Staatsbahnverwaltung die Mitgliedschaft am Staatsbahn-Wagenverbande gekündigt worden. Indessen ist letztere bereit, auf anderer Basis einen Vertrag mit dieser Bahn abzuschliessen.

Paulinenaue-Neuruppin.

Auf der Tagesordnung der zum 9. September cr. einberufenen ordentlichen Generalversammlung steht ausser den gewöhnlichen Berathungsgegenständen noch die Beschlussfassung über Aenderungen des Gesellschaftsvertrages nach Massgabe des neuen Aktiengesetzes.

Kiel-Eckernförde-Flensburg: Ausserordentliche Generalversammlung.

Nachdem — wie in No. 62 d. Ztg. mitgetheilt — über den Antrag auf Aufnahme einer Prioritätsanleihe II. Emission von 500 000 ℳ zur Bestreitung ausserordentlicher Bedürfnisse in der Generalversammlung am 31. v. Mts. ein Beschluss nicht hat gefasst werden können, weil nicht ²/₃ der Aktien vertreten waren, wird zur erneuten Verhandlung des gedachten Antrages eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 16. September d. J. nach Kiel berufen. In derselben erfolgt die Beschlussfassung mit einfacher Stimmenmehrheit.

Mecklenburgische Südbahn: Generalversammlung.

Am 11. September cr. findet eine Generalversammlung in Parchim statt, auf deren Tagesordnung Anträge betreffs Aenderung des Gesellschaftsstatuts und Neuwahl von Mitgliedern des Aufsichtsraths stehen.

Sächsische Bahnen.

Der uns zugegangene statistische Bericht über den Betrieb der Sächsischen Staatsbahnen sowie der unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen im Jahre 1884, herausgegeben vom Königlich Sächsischen Finanzministerium, bringt in Abschnitt I Allgemeines, Umfang, Bau und Anlagewerth des Eisenbahnnetzes, in Abschnitt II Anlage, Bau und Unterhaltung der Bahnen, in Abschnitt III Transportmittel, in Abschnitt IV Personen- und Güterfrequenz, in Abschnitt V finanzielle Ergebnisse, in Abschnitt VI aussergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe und in Abschnitt VII Mittheilungen über den Beamtenetat und die Unterstützungskasse. Hieran schliesst sich eine chronologische Zusammenstellung der Bahnlängen, Anlagekosten, Transportmittel-Bestände und Transportmittel-Leistungen, sowie die hauptsächlichsten Ergebnisse des Betriebes des Jahres 1884. Ausserdem enthält der Bericht als Beilagen eine Uebersichtskarte des Bahnnetzes, sowie 6 graphische Darstellungen, betreffend den Transport von Getreide, Holz und Holzwaaren, Steinen und Steinwaaren, Eisen und Eisenwaaren, Mehl und Mühlenfabrikaten und Vegetabilien.

Eichicht-Stockheim.

Wenngleich in wenigen Wochen diese Linie vollendet und damit die direkte Verbindung zwischen Berlin und München über Gera hergestellt sein wird, werden Schnellzüge auf dieser Linie erst vom Mai k. J. an kursiren, da die Bayerische Staatsbahnverwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt erklärt haben soll, dass in Bayern prinzipiell auf Neubaustrecken im ersten halben Jahre, speziell im Winter, Schnellzüge nicht gefahren werden.

Bauten: Oppeln-Neisse.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Inangriffnahme des Baues einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Oppeln nach Neisse mit der Abzweigung von Schiedlow nach Leipe angeordnet. Demzufolge soll mit den erforderlichen Absteckungsarbeiten alsbald vorgegangen werden.

Vorarbeiten: Stolberg-Münsterbusch.

Die Neubau-Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln ist mit den generellen Vorarbeiten einer neuen ca. 10 km langen Eisenbahnlinie von Stolberg nach Münsterbusch beschäftigt.

Bensberg-Immekeppel.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Bensberg nach Immekeppel beauftragt worden.

Rees-Niederländische Grenze.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Genehmigung zur Aufnahme der generellen Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Rees über Empel und Isselburg nach der Niederländischen Grenze ertheilt.

Aus Mecklenburg: Projekt Lübeck-Meyenburg.

Die Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung hat dem Eisenbahn-Bauunternehmer F. H. Ehlers in Hamburg die Konzession zur Vornahme der generellen Vorarbeiten für eine Vollbahn Lübeck - Gadebusch - Schwerin - Crivitz - Parchim-Meyenburg ertheilt und ist die als Bedingung für die Vornahme dieser Arbeiten seitens der Grossherzoglichen Regierung geforderte Kaution von 6 000 ℳ von dem Unternehmer bereits an die Grossherzogliche Rentereikasse zu Schwerin eingezahlt worden. Das neue Projekt hat in allen betheiligten Kreisen eine freudige Ueberraschung hervorgerufen, da man sich seit Jahren vergebens bemüht hat, diese für das westliche Mecklenburg, insbesondere für die Residenzstadt Schwerin so überaus wichtige Bahn ins Leben zu rufen. Von Parchim, Schwerin und Lübeck ist das Projekt aufgenommen und sollen Bankhäuser ersten Ranges in Berlin die Finanzirung übernommen haben. Auch sind bereits Schritte gethan, um die Bahn von Meyenburg über Wittstock nach Neuruppin und über Wittstock und Rheinsberg — an der Mecklenburgischen Grenze — nach Gransee zu verlängern, damit eine direkte Verbindung mit der Nordbahn hergestellt wird; andererseits wird auch beabsichtigt, über Röbel auf Strelitz weiter zu bauen.

Kappeln-Eckernförder Spurbahn.

Der Ausbau der Kreis Flensburger Bahn (Flensburg-Kappeln-Geltring) von Kappeln nach Eckernförde scheint ziemlich gesichert zu sein. Es ist bereits in No. 62 d. Ztg. mitgetheilt worden, dass die ministerielle Erlaubniss zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für letzteres Projekt eingetroffen ist; danach soll nun die weitere Förderung der Sache in den dabei betheiligten Kreisen energisch betrieben werden. Das erforderliche Aktienkapital ist auf 700 000 ℳ veranschlagt worden, und zwar hat man bei Aufbringung dieser Summe für die Kreise Eckernförde und Flensburg bezw. 250 000 und 100 000 ℳ, für die Städte Eckernförde und Kappeln bzw. 100 000 und 50 000 ℳ, für die Landschaft Schwansen und für Private je 100 000 ℳ in Aussicht genommen. Die Dividende glaubt man auf 5 bis 6 pCt. schätzen zu dürfen. Die Kosten der Bahnlinie Rabel-Rabelsund-Brodersby-Eckernförde (31,4 km) sind auf 952 000 ℳ, diejenigen der Linie Kappeln-Arnis-Karby-Eckernförde (30,3 km) auf 905 300 Mark berechnet worden. Die Mehrkosten dieser beiden Linien finden darin ihren Grund, dass bei Arnis und Rabelsund eiserne Brücken gebaut werden müssen. Am wahrscheinlichsten ist es, dass die direkte Linie Kappeln-Eckernförde (29 km) wegen der erheblich geringeren Herstellungskosten zur Ausführung gelangen wird; namentlich kommt hierbei in Betracht, dass die Herstellung einer Brückenanlage überflüssig ist. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge soll durchschnittlich 23 km pro Stunde betragen, so dass die Fahrzeit zwischen Eckernförde und Kappeln sich auf ca. 1½ Stunden belaufen würde. Für Bahnhöfe und die 8 in Aussicht genommenen Haltestellen werden ausser in Eckernförde, wo ein Empfangsgebäude mit Güterschuppen errichtet werden soll, besondere Baulichkeiten von der Bahn nicht hergestellt. Bei der Rentabilitätsberechnung hat man die Betriebsresultate der Kiel-Flensburger, der Altona-Kaltenkirchener, der Schleswig-Angelner Querbahn und der Feldabahn zu Grunde gelegt. Würde die projektirte Bahn nicht zu Stande kommen, so wäre die Chaussirung der in einem sehr mässigen Zustande sich befindenden Kappelner Landstrasse eine unabweisliche Nothwendigkeit. Die Kosten der Chaussirung der 30 km langen Landstrasse sind nach sachverständiger Schätzung auf 480 000 ℳ berechnet worden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3970 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Antrag der Pfälzischen Eisenbahnen auf Erlass einer Deklaration zum Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 3971 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die grundsätzlichen Entscheidungen der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 4275 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verbot der Fischerei und des Krebsfanges in Frankreich (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 4277 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 4350 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu Situationsplänen verschiedener Strecken der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 4364 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 4381 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kassirung einer Vereinskarte (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus dem für das Jahr 1884 erstatteten Bericht der Handelskammer in Leipzig.

Das Jahr 1884 zeigt fast durchgängig sinkende Preise sowohl der Rohstoffe wie der Verzehrungsgegenstände auf dem Weltmarkte. Kommt dies der Industrie auch hier und da zu statten, so pflegt doch der ungünstige Einfluss solcher rückgängigen Bewegung weitaus zu überwiegen. Dementsprechend konnten selbst ein ausgedehnter Umsatz und angestrengte Arbeit die Klagen über geringen Verdienst, der offenbar das Ergebniss einer das Mass des Bedarfs nicht selten überschreitenden Produktion war, nicht verstummen machen. Auch die mancherlei

Fortschritte, welche die Industrie Leipzigs aufzuweisen hat — Errichtung neuer und Erweiterung bestehender Anlagen, Aufnahme neuer Zweige, Einführung von Verbesserungen — konnte eine Aenderung zum bessern in den angegebenen Verhältnissen nicht herbeiführen.

Dies die allgemeine Lage des Handels und der gewerblichen Thätigkeit Leipzigs im verflossenen Jahre.

Im Eisenbahnwesen hat die Handelskammer die von dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten in der Eisenbahn-Tarifkommission gestellte Frage, ob die Beseitigung des Frachtzuschlages für sperrige Güter als eine erhebliche und dringend wünschenswerthe Verkehrserleichterung zu bezeichnen sei, verneint, wobei sie zwar den Vortheil dieser Massregel für manche Industriezweige anerkannte, sich jedoch nicht der Befürchtung zu entäussern vermochte, dass, da die bestehende Einrichtung eine naturgemässe Folge des jetzigen Tarifsystems sei, die Begünstigung der sperrigen Güter eine Benachtheiligung anderer im Verhältniss zu ihrem Gewicht weniger umfangreicher bezw. weniger werthvoller Güter nach sich ziehen werde.

Von anderen Handelskammern, die sich über diesen Gegenstand geäussert, hat sich die Breslauer Handelskammer in ganz demselben Sinne ausgesprochen und auch bei der für die Stadt und den Kreis Görlitz ist seitens der Betheiligten kein auf Beseitigung des Sperrigkeitszuschlags abzielender Wunsch laut geworden.

Die von dem Königlich Sächsischen Ministerium des Innern der Leipziger Handelskammer vorgelegte Frage, ob von einer die Eisenbahnbeförderung ungereinigter Knochen in dicht verschlossenen Fässern anordnenden Vorschrift eine erhebliche Schädigung der gewerblichen Thätigkeit und des Handels zu befürchten sei, glaubte dieselbe nicht verneinen zu können, vielmehr eine zweckentsprechendere Massregel darin erblicken zu sollen, wenn den Schlächtereien und Gastwirthschaften die tägliche Zuführung der verfügbaren Knochen zu den Sammelstellen, den Eisenbahnen aber die schnelle Beförderung der Knochen zur Pflicht gemacht würde, wobei gleichzeitig ein geeignetes Mittel, das die üblen Gerüche der Knochen ohne Schädigung derselben beseitigte, nicht ausser Acht zu lassen sein würde. Bis jetzt ist — soweit der Handelskammer bekannt — von der beabsichtigten Massregel überhaupt Abstand genommen.

Andererseits war an die Königlichen Sächsischen Ministesterien des Innern und der Finanzen von einigen grösseren Firmen in Plagwitz ein Gesuch gerichtet worden um Herstellung einer etwa 3 km langen Verbindungsbahn zwischen Plagwitz und dem Bayerischen Bahnhofe bezw., da sich die Bittsteller eintretendenfalls auch zur Ausführung des Baues auf eigene Kosten bereit erklärt hatten, um Erfüllung der für den Betrieb einer solchen Privateisenbahn erforderlichen Bedingungen — Ueberführung der Güter von der Staatsbahn —; die Handelskammer befürwortete das Gesuch, da sie anerkannte, dass die beantragte Verbindung nicht nur im Interesse des Handels und der Industrie von Plagwitz-Lindenau liege, sondern dass auch der Verkehr Leipzigs davon Vortheil ziehen würde. Eine Berücksichtigung des Gesuchs hält die Handelskammer für sehr wahrscheinlich.

Im Personenverkehr strebe die Wünsche derselben, die sie auch im Königlich Sächsischen Eisenbahnrath bezw. im Königlich Preussischen Bezirks-Eisenbahnrath zu Erfurt zum Ausdruck brachte, nach einer besseren Zugverbindung zwischen Leipzig und Zittau, nach Verlängerung der jetzt zweitägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrtsbillets im Verkehr mit Berlin und nach Ausdehnung der Gültigkeit derselben auf der Thüringischen Bahn auf Schnellzüge. Auf Erfüllung dieser Wünsche glaubt man ebenfalls rechnen zu können.

Die am 1. Juli v. Js. in Leipzig errichtete Auskunftsstelle hielt die Handelskammer für so wünschenswerth und so wichtig, dass sie kein Bedenken trug, unter Mitwirkung der Vereinigten Leipziger Spediteure die Lokalmiethe für dieselbe zunächst für ein Jahr aus den Erträgnissen des Handelsgenossenschafts-Vermögens zu bestreiten.

Suchte die Handelskammer auch bei Besprechung der Verkehrswege das Feld ihrer Thätigkeit namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, so konnte sie doch nicht umhin, auf einen Uebelstand des mit demselben eng verschwisterten Seewesens — die Vorbehalte des z. Zt. gebräuchlichen Konnossementsformulars — rügend hinzuweisen.

Nach Art. 607 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches haftet nämlich der Verfrachter für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung der Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Lekkage u. dergl., oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Verlust und Beschädigung, welche aus einem mangelhaften Zustande des Schiffes entstehen, der aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken war, werden dem Verluste oder der Beschädigung durch höhere Gewalt gleichgeachtet. — Dieser Rechtszustand — der übrigens auch in entsprechender Weise für die Eisenbahnen durch Aufnahme ähnlicher Bestimmungen in das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands Ausdruck gefunden hat — ist indessen bei den meisten grösseren Transportgesellschaften zu Gunsten derselben durch folgende Einschränkungen auf den Konnossementsformularen gänzlich verschoben:

1. Schiff oder Schiffseigner sind nicht verhaftet für irgend eine Handlung oder Vernachlässigung oder für Fehler, welche von dem Stauer, dem Piloten, dem Schiffer oder den Matrosen bei der Ladung, dem Transport, der Löschung der Ladung und bei der Führung des Schiffes begangen werden;

2. der Schiffer ist ermächtigt, mit oder ohne Lootsen zu fahren;

3. die häufig auf den Konnossementsformularen vorkommenden Angaben „Gewicht, Werth und Inhalt unbekannt" oder „Gewicht, Mass, Inhalt, Marken und Nummern unbekannt".

Die beiden ersten Vorbehalte befinden sich thatsächlich nicht im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen.

Die dritte Einschränkung ist insofern allerdings zulässig, als das Allgemeine Deutsche Handels-Gesetzbuch im Art. 657 bestimmt, dass, wenn die im Konnossement nach Zahl, Mass oder Gewicht verzeichneten Güter dem Schiffer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen sind, der Verfrachter die Richtigkeit der Angaben des Konnossements über Zahl, Mass und Gewicht der übernommenen Güter nicht zu vertreten hat; der Uebelstand besteht jedoch darin, dass der Schiffer oft nicht den guten Willen hat, das Gewicht festzustellen.

Die Handelskammer wünscht nun eine ähnliche Vorschrift, wie sie im § 50 No. 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthalten, nach welcher diese Feststellung gegen eine angemessene Gebühr in der Regel erfolgen muss. Ausserdem hält sie den ausschliesslichen Gebrauch der Englischen Sprache in den Formularen Deutscher Schifffahrts-Gesellschaften ebenfalls nicht für angemessen.

Nach verschiedenen früheren Bestrebungen der Leipziger Handelskammer, Abhilfe zu schaffen, lässt nunmehr die Anregung der Angelegenheit durch einen Antrag der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft bei dem Deutschen Handelstage eine Abhilfe für die Uebelstände erwarten, und erblickt die Handelskammer Leipzigs hauptsächlich in einer gütlichen Vereinbarung unter den Betheiligten (sei es für Deutschland allein oder in Gemeinschaft mit Angehörigen anderer Staaten) den Weg, auf welchem man zu dem anzustrebenden Ziel gelangen wird.

Aus Geschäftsberichten Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen.

Galizische Carl-Ludwigbahn.

Nach dem Geschäftsberichte pro 1884 wurde in diesem Betriebsjahre im Personenverkehr eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr erzielt, während im Güterverkehr ein Ausfall zu verzeichnen war. In Bezug auf die Details der Verkehrsbewegung balancirt sich der Ausfall beim Weizentransporte (— 16 905 t) durch die Mehrverfrachtung von Roggen (+ 15 076 t), Hafer und Gerste (+ 2 825 t). Eine wesentliche Steigerung haben die Transporte von Mais (+ 10 308 t) und Mahlprodukten (+ 3 348 t) erfahren. Die Hebung des Holzverkehres ist auf Zufuhren aus der Russischen Grenzzone und den durch die Lokalbahn Jaroslau-Sokal aufgeschlossenen Waldgebieten zurückzuführen. Kohle ist gegen das Vorjahr um 4 888 t zurückgeblieben, dagegen Salz um 10 590 t gestiegen. Den Mehrverfrachtungen von Horn- und Borstenvieh (4 851 t bezw. 2 491 t) steht ein Ausfall von 11 054 t an Schafen gegenüber — eine Folge der durch veterinärpolizeiliche Massnahmen hervorgerufenen Unsicherheit im Exporthandel.

Im Personenverkehr der Hauptlinien ist ungeachtet der Einführung eines neuen Kourierzuges eine Minderfrequenz von 25 486 Reisenden zu verzeichnen, welcher jedoch eine Mehreinnahme von 51 835 fl. gegenübersteht, hervorgerufen dadurch, dass die von jedem Reisenden zurückgelegte Strecke im Durchschnitte von 130,1 km auf 139 km gestiegen ist.

Von der Roheinnahme mit 10 354 532 fl. (gegen 10 708 741 fl. im Vorjahre) entfallen auf die westlichen Linien 8 011 790 fl. (gegen 8 403 970 fl. im Jahre 1883), auf die östlichen Linien 2 342 743 fl. (gegen 2 304 771 fl.). Ungeachtet des durch Tarifreduktionen veranlassten Einnahmeausfalles sind im Betriebe namhafte Mehrleistungen erwachsen und zwar 7 534 320 Personenkilometer und 8 885 595 tkm. Hierdurch wurde eine Steigerung der Ausgaben auf den westlichen Linien um 44 760 fl. hervorgerufen, während die Ausgaben auf den östlichen Linien sich um 11 405 fl. verminderten, so dass im Durchschnitt der Ausgabendienst eine Erhöhung von 0,64 pCt. erfuhr.

Im verstärkten Masse haben die ungünstigen Verhältnisse des Jahres 1884 auf den Verkehr der am 6. Juli 1884 eröffneten Lokalbahn Jaroslau-Sokal Einfluss geübt. Es wurden auf dieser Linie 47 215 Personen und 11 207 t befördert und hierfür 39 644 fl. resp. 43 021 fl., insgesammt inkl. der Nebenerträge

75 848 fl. vereinnahmt. Der Umstand, dass die Ausgaben mit 104 677 fl. die Einnahme um 28 829 fl. übersteigen, erklärt sich daraus, dass wie fast bei jeder neuen Bahn mit der Fertigstellung derselben weitaus noch nicht das ganze System von Lokalverbindungen an Strassen und Wegen hergestellt ist, das zur völligen Wirksamkeit der Bahn erforderlich ist, auch bei der Sokaler Bahn ein gewisser Zeitraum wird verstreichen müssen, ehe diese lokalen Verbindungen, sowie die an den Bestand der Eisenbahn sich anknüpfenden geschäftlichen Beziehungen entwickelt sein werden. Insbesondere fehlt bei der Sokaler Lokalbahn vorerst die Regelung der Zollanschlüsse an der nächstliegenden Oesterreichisch-Russischen Grenze. Bei Anlage dieser Bahn ist von vornherein ein weit grösserer Werth auf die Befruchtung der Hauptlinie, als auf eine direkte Rentabilität gelegt worden und in dieser Beziehung hat die Sokaler Bahn schon in den ersten sechs Monaten ihres Betriebes nicht unwesentliche Dienste geleistet.

Im Laufe des Jahres 1884 wurden die Linien der Galizischen Transversalbahn dem Verkehre übergeben. Mit der Verwaltung der K. K. Staatsbahnen ist ein den Distanz- und Leistungsverhältnissen entsprechendes Kartell abgeschlossen und im Zusammenhange damit hat sich die Galizische Karl-Ludwigbahn im Laufe des Jahres 1884 zu Tarifreduktionen veranlasst gesehen und mit dem 1. Januar 1885 eine mit dem Tarifbarême der K. K. Staatsbahnen korrespondirende allgemeine Tarifregulirung eintreten lassen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betragen a) für die Strecke Krakau-Lemberg 1 676 131,73 fl., b) für die Strecke Lemberg-Brody-Podwoloczyska 566 641,77 fl., c) für die Lokalbahn Jaroslau-Sokal 40 994,47 fl., aus dem Güterverkehre a) 6 319 503,72 fl., b) 1 593 515,22 fl., c) 34 548,22 fl., für verschiedene Gegenstände a) 16 154,16 fl., b) 34 854,14 fl., c) 305,25 fl., Wagenmiethe b) 147 731,41 fl., zusammen a) 8 011 789,61 fl., b) 2 342 742,54 fl., c) 75 847,94 fl. Verausgabt wurden für allgemeine Verwaltung a) 171 121,17 fl., b) 27 895,24 fl., c) 1 159,84 fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung a) 1 016 043,91 fl., b) 609 613,92 fl., c) 44 864,85 fl., für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst a) 1 196 355,23 fl., b) 492 820,41 fl., c) 34 157,71 fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst a) 1 290 854,67 fl., b) 397 048,74 fl., c) 24 494,82 fl., zusammen a) 3 674 374,98 fl., b) 1 527 378,31 fl., c) 104 677,22 fl.; es verbleiben somit a) 4 337 414,63 fl. und b) 815 364,23 fl., während sich ad c) ein Betriebsausfall von 28 829,28 fl. ergibt und nach Bestreitung von Grund- und Gebäudesteuer, Stempelgebühren etc. ad a) mit 825 804,91 fl., b) 210 918,34 fl., c) 387,54 fl. verbleibt ein Betriebsüberschuss ad a) von 3 511 609,72 fl., b) 604 445,89 fl. und ad c) entsteht ein Totalausfall von 29 216,82 fl. Das Gesammterträgniss inkl. des Zuschusses aus dem Titel der Staatsgarantie für die Linie Lemberg-Brody-Podwoloczyska mit 986 954,11 fl. beträgt 5 073 792,90 fl. und abzüglich der Zinsen und Amortisation der Silber-Prioritätsanleihe von 1 907 412,05 fl. und 2 422 666,89 fl. für 5 pCt. Zinsen und Tilgungsquoten des Gesellschaftskapitals von 228 000 Stück Aktien ergibt sich ein Ueberschuss des Reinertrages von 743 713,96 fl. und nach Entlohnung des Verwaltungsrathes von 56 000 fl. und Hinzurechnung des Saldovertrages aus dem Vorjahre mit 244 261,73 fl. die Summe von 931 975,69 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Nach dem Beschlusse der letzteren sind 684 000 fl. als Superdividende vertheilt, 45 411 fl. zur successiven Abstossung der restlichen Kosten anlässlich der Konvertirung der gesellschaftlichen Obligationen zu verwenden und der Rest mit 202 564,69 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
Geschäftsbericht pro 1884.

Der Personenverkehr hat in 1884 sowohl bezüglich der Anzahl der beförderten Personen, als auch bezüglich der erzielten Einnahmen ein günstigeres Resultat als im Vorjahre ergeben. Dagegen ist im Güterverkehre ein Ausfall zu verzeichnen, welcher seine Erklärung in dem Mangel des Getreideexportes, in dem geringeren Kohlenkonsum der industriellen Etablissements und in mannigfachen, durch Konkurrenzverhältnisse bedingten Tarifreduktionen findet. Die Gesammteinnahmen des Jahres bezifferten sich auf 2 962 002 (gegen 3 059 733), fl. daher — 97 731 fl., die Gesammtausgaben dagegen auf 1 881 257 (gegen 2 311 877) fl., sie sind also um 430 680 fl. gefallen; diese bedeutende Verminderung der Ausgaben rührt daher, dass im Berichtsjahre für Investitionen nur ein Betrag von 60 426 fl. (gegen 522 207 fl. im Vorjahre) in Rechnung zu stellen war. Die reinen Betriebsausgaben bezifferten sich auf 1 495 936 (gegen 1 482 514) fl., sie sind also um 13 422 fl. gestiegen. Diese geringfügige Erhöhung erklärt sich durch die grössere Leistung an Bruttotonnen- und Zugkilometer. Von den Betriebseinnahmen wurden an Betriebskosten 50,50 (gegen 48,45) pCt. und an Gesammtausgaben 63,51 (gegen 75,56) pCt. absorbirt. Der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie betrug 611 663 (gegen 944 551) fl., also — 332 888 fl.

Im Berichtsjahre verkehrten im ganzen 25 161 (gegen 22 151) Züge, dieselben legten in Summa 1 182 253 (gegen 1 129 319) km zurück und es sind demnach 52 939 Zugkm mehr geleistet worden. Im Personenverkehr sind 1 105 749 (gegen 1 047 459) Reisende befördert und dafür 515 265 (gegen 505 150) fl. eingenommen worden, es wurden mithin 58 290 Personen mehr befördert und 10 115 fl. mehr vereinnahmt. Die Zahl der beförderten Personen vermehrte sich um 5,6 pCt., die Frequenz (Personenkilometer) um 3,9 pCt., während die Einnahme infolge Auflassung der IV. Klasse und gleichzeitiger Ermässigung des Fahrpreises der II. und III. Klasse um 2 pCt. gestiegen ist. An Reisegepäck wurden 1 935 t Freigewicht und 1 419 t Uebergewicht befördert und hierfür 17 763 fl. vereinnahmt.

Im Güterverkehr wurden 1 345 968 (gegen 1 367 552) t befördert und hierfür 2 387 580 (gegen 2 497 374) fl. vereinnahmt, die Differenz beträgt daher — 21 584 t und — 109 794 fl. Die Güterfrequenz hat um 0,5 pCt. und die Einnahme um 4,4 pCt. abgenommen. Von dem beförderten Güterquantum entfallen 179 566 t = 13,34 pCt. auf den Lokalverkehr, 674 481 t = 50,11 pCt. auf den direkten und 491 921 t = 36,55 pCt. auf den Durchgangsverkehr. Von der Einnahme entfallen 326 103 fl. = 13,66 pCt. auf den Lokal- und 2 061 477 fl. = 86,34 pCt. auf den direkten und Durchgangsverkehr.

Die Betriebsausgaben bezifferten sich für die allgemeine Verwaltung auf 53 206 (gegen 47 406) fl., daher + 5 800 fl. = 12,2 pCt. Die Kosten der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung beliefen sich auf 544 855 (gegen 553 898) fl. und enthalten für Erweiterungs- und Vervollständigungsbauten 54 225 (gegen 77 745) fl.; werden die letzteren als zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörig ausgeschieden, so verbleiben für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 490 630 (gegen 476 153) fl., also + 14 477 fl. = 3 pCt. Für Verkehrs- und kommerziellen Dienst belief sich die Ausgabe auf 617 268 (gegen 623 463) fl. oder — 6 195 fl. = 0,99 pCt. Im Zugförderungs- und Werkstättendienst wurden 334 832 (gegen 335 493) fl. oder — 661 fl. = 0,20 pCt. verausgabt.

Die Gesammtsumme der Einnahmen betrug 2 962 002 fl., diejenige der Ausgaben 1 495 936 fl., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 1 466 066 fl. ergab. Von demselben waren zu bestreiten: Die Kosten der Umgestaltungs- und Vervollständigungsbauten mit 54 225 fl., an Verbesserungen der Fahrbetriebsmittel 6 202 fl., an Steuern und Stempel 211 318 fl., die Kosten des Sanitätsdienstes mit 1 955 fl., Entschädigung für gepachtete und mitbenutzte Bahnstrecken mit 72 985 fl., Beiträge zum Pensionsfonds 34 919 fl., diverse Ausgaben mit 3 716 fl., zusammen 385 320 Gulden. Es verblieb somit ein Reinertrag von 1 080 745 fl., welcher gegen den garantirten Reinertrag von 1 692 408 fl. ein Defizit von 611 663 fl. zeigt und durch die Staatsgarantie zu decken ist. Der Reinertrag bezifferte sich im Vorjahre auf 747 857 fl. und betrug pro Kilometer im Berichtsjahre 3 855 (gegen 2 667) fl. und in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals 2,99 (gegen 2,07) pCt.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn.
Aus dem Generalversammlungs- und Geschäftsbericht pro 1884.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahn hatte am 1. Dezember 1884 den Betrieb der Alföldbahn übernommen und wurde das Gesetz der Verstaatlichung am 21. Dezember 1884 publizirt.

Dem Geschäftsbericht entnehmen wir über die Ergebnisse des Jahres 1884 folgendes: Die Betriebseinnahmen betragen 1 935 579,97 fl., gegen 2 093 908,43 fl. im Jahre 1883 und haben sich daher gegen das Vorjahr um 158 328,46 fl. oder 7,5 pCt. vermindert. Die Betriebsausgaben inkl. der ausserordentlichen Ausgaben betrugen 1 970 046,30 fl., gegen 1 855 920,98 fl. im Vorjahre, und sind um 114 125,32 fl. oder 6,2 pCt. gestiegen. Das Betriebsjahr 1884 ergab demnach ein Betriebsdefizit von 34 466,33 fl., welcher Betrag im Sinne der mit der Regierung bei Abschluss des Verstaatlichungsvertrages getroffenen Vereinbarungen durch die Regierung zu decken ist. Die Verminderung der Einnahmen ist zum Theil der schlechten Geschäftskonjunktur des abgelaufenen Jahres, zum Theil dem Umstande zuzuschreiben, dass vom 1. Mai 1884 ab die Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen massgebenden Einfluss auf die Feststellung der Tarife übte und diese Verwaltung es für angemessen fand, die Getreidetransporte über Budapest zu dirigiren, infolge dessen dieselben die Alföldbahn in kürzeren Strecken als früher durchlaufen haben. Der bei der Alföldbahn hierdurch entstandene Ausfall wird sich durch grössere Einnahmen der Staatsbahnen ohne Zweifel kompensirt haben. Nachdem im Jahre 1884 das Silber ohne Agio beschafft werden konnte, so benöthigte die Bahn als Subvention ausser dem garantirten Betrag von 1 887 451,50 fl. noch die Deckung des Betriebsdefizits mit 34 466,33 fl., daher zusammen 1 921 917,83 fl. und stellt sich die Abrechnung mit der Ungarischen Regierung Ende 1884 wie folgt: Es beträgt die Forderung der Bahn unter dem Titel Staatssubvention 20 981 866,33 fl. Im Passivum des Hauptrechnungsabschlusses erscheint das Königlich Ungarische Finanzministerium für die bereits geleisteten Zahlungen kreditirt 20 447 850,26 fl., Differenz 534 016,07 fl. Auf den Märzkoupon entfallende Quote für Zinsen für die Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1884 309 090 fl., verbleiben 224 926,07 fl.,

welchen Betrag die Bahn noch von der Staatsregierung als Nachtragssubvention zu erhalten hat.

Bis zur gänzlichen Einlösung der Aktien stellt der Ungarische Staat zur Honorirung der Vertreter der Gesellschaft einen Jahres-Pauschalbetrag von 3 000 fl. zur Verfügung. Von diesem Betrag wurden 800 fl. für das Aufsichtskomitee und 2 200 fl. für die Direktion bestimmt.

Die neue Verdingungs-Ordnung.

(Fortsetzung aus No. 63.)

III. Form und Fassung der Verträge.

1. Form der Verträge.

Ueber den durch die Ertheilung des Zuschlages zu Stande gekommenen Vertrag ist der Regel nach eine schriftliche Urkunde zu errichten. Hiervon kann, unter der Voraussetzung, dass die Rechtsgültigkeit des Uebereinkommens dadurch nicht in Frage gestellt wird, abgesehen werden: a) bei Gegenständen bis zum Werth von 1 000 *M.* einschliesslich; b) bei Tag um Tag bewirkten Leistungen und Lieferungen; c) bei einfachen Vertragsverhältnissen, über welche eine alle wesentliche Bedingungen vereinbarende Korrespondenz vorliegt. Wird in solchen Fällen von der Aufstellung eines schriftlichen Vertrages Abstand genommen, so ist in anderer geeigneter Weise — z. B. durch Bestellzettel, schriftliche gegenseitig anerkannte Notizen etc. — für die Sicherung der Beweisführung über den wesentlichen Inhalt des Uebereinkommens Vorsorge zu treffen.

2. Fassung der Verträge.

Die Fassung der Vertragsbedingungen muss knapp, aber bestimmt und deutlich sein. Für die einzelnen Gruppen von häufiger vorkommenden Arbeiten oder Lieferungen sind allgemeine Vertragsbedingungen ein für allemal festzustellen und in geeigneter Weise bekannt zu machen. Bei der Anwendung solcher Vertragsbedingungen auf Vertragsgegenstände anderer Art sind die durch die Verschiedenheit des Gegenstandes bedingten Aenderungen vorzunehmen. In der Vertragsurkunde müssen ausser der Bezeichnung der vertragsschliessenden Parteien und der Angabe, ob dem Vertragsabschlusse ein öffentliches oder ein engeres Ausschreibungsverfahren vorangegangen ist oder nicht, — zutreffendenfalls auch, ob der gewählte Unternehmer in einem solchen Verfahren Mindestfordernder geblieben, die besonderen, der Verdingung zu Grunde gelegten Bedingungen enthalten sein. Hierbei kommen namentlich in Betracht: a) der Gegenstand der Verdingung mit der Bezeichnung der Bezugsquelle, falls eine derartige Angabe verlangt ist; b) die Vollendungsfrist und die etwaigen Theilfristen; c) die Höhe der Vergütung und die Kasse, durch welche die Zahlungen zu erfolgen haben; d) die Höhe einer etwaigen Konventionalstrafe, sowie die Voraussetzungen, unter welchen dieselbe fällig wird; e) die Höhe einer etwa zu bestellenden Kaution unter genauer Bezeichnung derjenigen Verbindlichkeiten, für deren Erfüllung dieselbe haften soll, sowie derjenigen Voraussetzungen, unter welchen die Rückgabe zu erfolgen hat; f) das nähere in betreff der Abnahme der Arbeiten oder Lieferungen sowie der Dauer und des Umfanges der von dem Unternehmer zu leistenden Garantie; g) das zur Ergänzung der allgemeinen Vertragsbedingungen erforderliche in betreff der Ergänzung der Schiedsrichter und der Wahl eines Obmannes. Die auf den Gegenstand der Verdingung bezüglichen Verdingungsanschläge und Zeichnungen, sowie umfangreichere technische Vorschriften sind dem Vertrage als Anlagen beizufügen und als solche beiderseits anzuerkennen. Die allgemeinen Vertragsbedingungen sind, insofern nicht bei einfachen Vertragsverhältnissen zweckmässiger die Aufnahme der wesentlichen Bestimmungen derselben in den Vertrag selbst erfolgt, der Vertragsurkunde beizufügen und im Vertrage selbst unter Hervorhebung derjenigen Aenderungen und Streichungen, welche in den zur Verwendung gelangenden Druck- oder Umdruckformularen vorgenommen sind, in Bezug zu nehmen.

IV. Inhalt und Ausführung der Verträge.

Die Verbindlichkeiten, welche den Unternehmern auferlegt werden, dürfen dasjenige Mass nicht übersteigen, welches Privatpersonen sich in ähnlichen Fällen auszubedingen pflegen. In den Verträgen sind nicht nur die Pflichten, sondern auch die denselben entsprechenden Rechte des Unternehmers zu verzeichnen.

Im Einzelnen.

1. Zahlung.

Die Zahlungen sind aufs äusserste zu beschleunigen. Die Abnahme hat alsbald nach Fertigstellung oder Ablieferung der Arbeit oder Lieferung zu erfolgen. Verzögert sich die Zahlung infolge der nothwendigen genauen Feststellung des Geleisteten oder Gelieferten oder erstreckt sich die Ausführung über einen längeren Zeitraum, so sind angemessene Abschlagszahlungen zu bewilligen. Abschlagungszahlungen haben sich auf die ganze Höhe des jeweilig verdienten Guthabens zu erstrecken. Ist die genaue Festsetzung des Umfanges und der Güte des Geleisteten ohne weitläufige Ermittelungen nicht angängig, so sind Abschlagszahlungen bis zu demjenigen Betrage zu leisten, welchen der abnehmende Beamte nach pflichtmässigem Ermessen zu vertreten vermag. Zur Verstärkung der Kaution dürfen Abschlagszahlungen nur insoweit beibehalten werden, als bereits Ansprüche gegen den Unternehmer entstanden sind, für welche die in der Kaution gebotene Deckung nicht ausreicht. Auf Antrag der Unternehmer sind Zahlungen an dieselben durch Vermittelung der Reichsbank zu leisten.

2. Sicherheitsstellung.

Die Zulassung zu dem Ausschreibungs-Verfahren ist von einer vorgängigen Sicherheitsstellung nicht abhängig zu machen; dagegen kann in den hierzu geeigneten Fällen vor der Ertheilung des Zuschlages die ungesäumte Sicherstellung verlangt werden. Die Sicherheit kann durch Bürgen oder durch Kautionen gestellt werden. Bei Bemessung der Höhe der Kaution und der Bestimmung darüber, ob dieselbe auch während der Garantiezeit ganz oder theilweise eingehalten wird, ist über dasjenige Mass nicht hinauszugehen, welches geboten ist, um die Verwaltung vor Schaden zu bewahren. Der Regel nach ist die Kaution nicht höher als 5 pCt. der Vertragssumme zu bemessen. Wenn die Vertragssumme 1 000 *M.* nicht erreicht oder die zu hinterlegende Kaution den Betrag von 60 *M.* nicht erreichen würde, so kann auf Sicherheitsstellung überhaupt verzichtet werden. Kautionen bis zu 300 *M.* können durch Einbehaltung von den Abschlagszahlungen eingezogen werden. Die Kautionsbestellung kann nach Wahl des Unternehmers in baarem Gelde oder in guten Werthpapieren oder in sicheren (gezogenen) Wechseln oder Sparkassenbüchern erfolgen. Die vom Deutschen Reiche oder von einem Deutschen Bundesstaate ausgestellten oder garantirten Schuldverschreibungen, sowie die Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien und die Prioritätsobligationen derjenigen Eisenbahnen, deren Erwerb durch den Preussischen Staat gesetzlich genehmigt ist, sind zum vollen Kourswerthe als Kaution anzunehmen. Auch die übrigen, bei der Deutschen Reichsbank beleihbaren Effekten sind zu dem daselbst beleihbaren Bruchtheile des Kourswerthes als Kaution zuzulassen. Eine Ergänzung der Kaution ist für den Fall vorbehalten, dass demnächst infolge Sinkens des Kourses der Kourswerth bezw. der entsprechende Bruchtheil desselben für den Betrag der Kaution nicht mehr Deckung bieten sollte. Die Zinsscheine der Werthpapiere für denjenigen Zeitraum, während dessen voraussichtlich die Leistung oder Lieferung noch in der Ausführung begriffen sein wird, können in den geeigneten Fällen den Unternehmern belassen werden; die Talons zu den Kautionseffekten sind regelmässig mit einzufordern. Baar gestellte Kautionen werden nicht verzinst. Die Rückgabe der Kaution hat, nachdem die Verpflichtungen, zu deren Sicherung dieselbe gedient hat, sämmtlich erfüllt sind, ohne Verzug zu erfolgen.

3. Mehr- und Minderaufträge.

Von dem Vorbehalt einer einseitigen Vermehrung oder Verminderung der verdungenen Lieferungen und Leistungen unter Beibehaltung der bedungenen Preis-Einheitssätze ist Abstand zu nehmen.

4. Konventionalstrafen.

Konventionalstrafen sind nur auszubedingen, wenn ein erhebliches Interesse an der rechtzeitigen Vertragserfüllung besteht.

Die Höhe der Konventionalstrafsätze ist in angemessenen Grenzen zu halten. Von der Vereinbarung derselben ist ganz abzusehen, wenn der Verdingungsgegenstand vorkommenden Falls ohne weiteres in der bedungenen Menge und Güte anderweit zu beschaffen ist.

5. Kontrolle der Ausführung.

Der Verwaltung ist das Recht vorbehalten, in geeigneter Weise die Ausführung verdungener Arbeiten auf den Werken, in den Werkstätten, auf den Arbeitsplätzen etc. zu überwachen. Die Kontrolle bei Bauarbeiten hat sich auch darauf zu erstrecken, dass der Unternehmer seine Verbindlichkeiten aus dem Arbeitsvertrage gegenüber den von ihm beschäftigten Handwerkern und Arbeitern pünktlich erfüllt. Für den Fall, dass der Unternehmer diesen Verbindlichkeiten nicht nachkommen und hierdurch das angemessene Fortschreiten der Arbeiten in Frage gestellt werden sollte, ist das Recht vorbehalten, Zahlungen für Rechnung des Unternehmers unmittelbar an die Betheiligten zu leisten. Die Kosten der Kontrolle und Abnahme der Arbeiten trägt die Verwaltung. Den von dem Lieferanten als Bezugsquelle bezeichneten Fabrikanten ist Mittheilung zu machen, wenn sich Ausstände bezüglich der Ausführung der betreffenden Lieferungen ergeben.

6. Meinungsverschiedenheiten.

Für die Entscheidung über etwaige den Inhalt oder die Ausführung des Vertrages betreffende Meinungsverschiedenheiten ist die Bildung eines Schiedsgerichts zu vereinbaren. Ueber eine Ergänzung des Schiedsgerichts für den Fall, dass ausser den erwähnten Schiedsrichtern Stimmengleichheit sich ergeben sollte, ist ausdrücklich Bestimmung zu treffen. Gegen Anordnungen, welche die Art der Ausführung eines Baues betreffen, ist die

Anrufung eines Schiedsgerichts nur wegen der dadurch etwa begründeten Entschädigungsansprüche zuzulassen.

7. Kosten und Stempel der Verträge.

Die Kosten des Vertragsabschlusses sind von jedem Theile zur Hälfte zu tragen.

Bezüglich der Uebernahme der Stempelkosten auf die Verwaltung sind die gesetzlichen Vorschriften massgebend.

Briefe, Depeschen und andere Mittheilungen im Interesse des Abschlusses und der Ausführung der Verträge sind beiderseits zu frankiren.

(Schluss folgt.)

Amerikanische Korrespondenz.

Verbesserungsvorschläge.

Dem von dem Senat der Vereinigten Staaten erwählten Komitee für den Interstaatlichen Handel ist von dem General J. H. Devereux, Präsidenten der Cleveland, Cincinnati und Indianopolis Eisenbahngesellschaft am 17. Juni cr. eine Denkschrift übergeben, in welcher die Ursachen der gegenwärtigen üblen Lage der Eisenbahnen geschichtlich dargelegt werden und welche folgendermassen schliesst:

„Was ist nun nöthig; welches sind die Hilfsmittel? Kurz dieses:

Zuerst, was den Bau betrifft:

Der Plan und die Entwürfe zu allen vorzuschlagenden und beabsichtigten Eisenbahnen und Abzweigungen, einschliesslich der Details der Lage der Strecke, des Kostenanschlages, der Liste der Aktienzeichnung, müssen vor allem einem Staatentribunal oder einem Staatenkommissariat vorgelegt werden und dessen Zustimmung erhalten.

Alle Aktien müssen voll und baar bezahlt werden. Ausgegebene Obligationen dürfen in ihrem Betrage das Aktienkapital nicht übersteigen; sie müssen gleiches Stimmrecht haben wie die Aktien, ohne das Recht des Pfandverfalls (without right of mortgage foreclosure). Die Obligationen und ihre Zinsen müssen den ersten Anspruch auf die Einnahmen der Bahn haben, nächst den Betriebsausgaben, Renten und Steuern.

Zweitens: in Bezug auf den Betrieb:

Eisenbahnvereinigungen (Confederation) sind zu legalisiren und ferner:

Bestehende Transportsätze müssen legalisirt werden; den Bahnen, ob in oder ausserhalb der Confederation, muss zwar, wie bisher, das Recht zustehen, Transportpreise zu machen und festzusetzen innerhalb der Grenzen der allgemeinen oder Spezialstatuten der Staaten; es sind aber alle Transportpreise für Personen, Güter und Vieh im Voraus zu publiziren und sie müssen für einen gewissen Zeitraum, etwa 30 Tage, unabänderlich bleiben, d. h. es dürfen Abänderungen nur nach einer Vorausverkündigung von 30 Tagen ins Leben treten.

Derjenige oder diejenigen, welche die veröffentlichten Sätze missachten, also dieselben in irgend einer Weise, durch Rückerstattungen, Erlasse oder sonstwie unterbieten, sollen nach Feststellung bestraft werden durch Geld- oder Gefängnissstrafe oder beides.

Ein Staaten-Gerichtshof oder Eisenbahnkommissariat ist zu betrauen mit berathender Befugniss und mit der Verantwortlichkeit bezüglich der festgestellten Transportpreise und deren Aufrechterhaltung; diese Behörde hat sich durch fortgesetzte Inspektion und durch Rapporte in steter Kenntniss zu erhalten von der Führung der Eisenbahngeschäfte nach jeder Richtung hin. Es würde dann eine wirksame und allgemeine vom Kongress zu bestätigende Organisation solchen Tribunals und der verschiedenen Staatenkommissariate zu folgen haben, auch möchte eine Spezialabtheilung für interstaatlichen Handel nöthig werden, um die Aufrechterhaltung etablirter Raten zu kontrolliren und den von den Vereinigten Staaten-Grenzen kommenden oder dahin gehenden oder dieselben überschreitenden Verkehr im Auge zu behalten."

Karriere der Eisenbahnpräsidenten.

Der vor kurzem im Alter von 49 Jahren erfolgte Tod des Präsidenten der Newyork Central und Hudson River Eisenbahnkompagnie, Rutter, gibt Veranlassung, über die Antecedentien der vier leitenden Trunkbahnen zu sprechen.

Mr. Roberts, Präsident der Pensylvania Bahn, ist, gleich vielen anderen Oberbeamten dieser Bahn, von Hause aus Civilingenieur und hatte vor Erlangung seiner jetzigen Stellung nur geringe Erfahrung im Betriebsfache. Mr. Garrett, Präsident der Baltimore und Ohio Eisenbahngesellschaft, ist Bankier, aber, ungleich seinem Vater, welcher direkt aus dem Bankkomtoir in die Präsidentschaft übertrat, hatte er sich vorher bedeutende Erfahrungen im Eisenbahn-Verwaltungsfach verschafft. Mr. King, von der Erie Eisenbahngesellschaft, begann seine Dienstlaufbahn als Güteragent, fungirte aber später bei der Baltimore und Ohio Eisenbahn und verschiedenen von ihr kontrollirten Linien als Superintendent und Direktor. Mr. Rutter's Eisenbahnerfahrung beschränkte sich lediglich auf den Verkehrsdienst. Er trat im Alter von 18 Jahren in den Bahndienst, zeichnete sich zuerst aus als General-Güteragent und blieb Mitglied oder Chef jenes Departements, bis er berufen wurde, den Mr. Vanderbilt als Chef der Verwaltung zu ersetzen. Als Nachfolger von Rutter ist Mr. Chauncey M. Depew bestimmt, einer der bestgekannten Männer in Newyork, dessen Reputation aber als Rechtsanwalt, Politiker und als schlauer und von Erfolg begleiteter Geschäftsmann, nicht als Eisenbahnmann gesichert ist. Er ist beinahe 20 Jahre als General-Rechtsbeistand und Vizepräsident im Dienst der Gesellschaft gewesen und mit deren Verhältnissen durchaus vertraut. Eine Gabe besitzt er, welche wenig Eisenbahnmänner mit ihm theilen — er ist ein ausgezeichneter öffentlicher Redner und ebensowohl ein vollendeter Erzähler im Privatleben. Als ein Stegreif- und besonders Nachtisch-Redner ist sein Ruf national, man könnte fast sagen international.

Unfälle.

Die Geneigtheit der menschlichen verstandesbegabten Maschine, gelegentlich die Erfüllung ihrer Pflichten zu versagen, wurde neuerlich in eigenthümlicher Weise beleuchtet durch Unfälle auf der Old Cotony Eisenbahn.

Am 29. Mai fand ein Zusammenstoss zweier Personenzüge auf der Sommerset Verbindungsstation statt, infolge der Nichtbeachtung des Haltesignals seitens eines Lokomotivführers. Er hatte eine in untergeordneten Theilen von seiner gewöhnlichen abweichende Lokomotive, wodurch er so in Anspruch genommen wurde, dass er das Signal, welches er sonst stets beachtet hatte, übersah.

Innerhalb 14 Tage nach diesem Unfall, nämlich am 8. Juni, ereignete sich auf derselben Bahn in South Boston wiederum ein Zusammenstoss zweier Personenzüge. Die Brücke über die Newyork und New England Bahn war in Reparatur, so dass nur eins der darüber führenden 3 Gleise benutzt werden konnte. Es waren besondere Signale für diesen Fall hergestellt und gedruckte Instruktionen über deren Gebrauch und über die Benutzung des einen Gleises an die Beamten vertheilt. Der schuldige Lokomotivführer, welcher signalwidrig das eine Gleis befuhr, hatte die Instruktion 3 Tage vorher erhalten, es ergab sich aber, dass er sie, ohne sie zu lesen, in die Tasche gesteckt und nachher ganz vergessen hatte.

Glücklicherweise kam bei keinem von beiden Zusammenstössen ernstliche Verletzungen von Menschen vor, aber der Schaden an den Maschinen belief sich auf verschiedene Tausende von Dollars.

Es ist gewiss bemerkenswerth, dass auf dieser Bahn, welche trotz ihres grossen Besitzes eingleisiger Strecken, Jahre lang mit ernstlichen Unfällen verschont blieb, zwei solche Kollisionen in so kurzer Zeit hintereinander vorkommen konnten; ebenso dass in beiden Fällen die Schuld solche Beamten traf, welche die Verwaltung als zu ihren besten gehörig zählte und als die zuverlässigsten und sorgsamsten Führer bezeichnet haben würde. Es ist nicht wahrscheinlich, dass einer von ihnen sich je solcher Nachlässigkeit würde nochmals schuldig gemacht haben, — weniger wahrscheinlich, als dass Leute mit einer Vergangenheit frei von solchen Unfällen, denselben Fehler begehen würden; aber die beiden Führer wurden aus Rücksichten der Disziplin aus dem Amte entfernt, als Strafe für ihre Nachlässigkeit und als Beispiel für andere. Das Vorkommen eines zweiten Unfalls infolge einer ähnlichen Nachlässigkeit so kurze Zeit nach dem ersten kann wohl die Frage aufwerfen, ob das Beispiel oder die Warnung von irgendwelchem Effekt ist. Der Lokomotivführer des ersten Falls war sofort entlassen, gleichwohl machte sich 14 Tage später ein Führer der gleichen Nachlässigkeit schuldig. Diese Frage wird nicht so leicht zu beantworten sein, wohl aber wird sich das Publikum sicherer fühlen durch solche Disziplinar-Massregeln.

Die meisten Betriebsleiter werden zugeben, dass diese Frage — die Dringlichkeit strengster Disziplin, wenn ein langjährig zuverlässiger und fähiger Beamte sich eines einzelnen schweren Fehlers schuldig macht — eine der schwierigsten ist unter den vielen von ihnen zu entscheidenden.

Bahnbau.

Im erstem Halbjahr 1885 ist die Bauthätigkeit in den Vereinigten Staaten noch hinter der schon sehr geringen von 1884 zurückgeblieben, denn es wurden als vollendet nur gemeldet:

	Miles		km
1885 . .	1 119	=	1 802
gegen 1884 . .	1 416	=	2 280
„ 1883 . .	2 391	=	2 567
„ 1882 . .	4 758	=	5 048
„ 1881 . .	2 418	=	2 565

Maximal-Personengeld-Sätze in New Hampshire.

Das Staatskommissariat von New Hampshire hat gegenwärtig die höchsten zulässigen Personen-Fahrpreise festgesetzt und zwar in der verschiedensten Weise, wohl nach Massgabe der Lage und der Baukosten der Bahnen; doch sind die Motive für die Unterschiede nicht mit veröffentlicht.

Die Sätze betragen pro Mile zwischen 2,5 bis 5 Cents (pro Kilometer 3,2 bis 6,4 ₰). Für einzelne kurze Strecken sind die Maximal-Gesammtpreise auf 5 resp. 15 Cents und 1 Dollar festgesetzt. Ein Zuschlag von 10 Cents darf erhoben werden wenn Billetlösung, sofern sie vor Abgang des Zuges thunlich gewesen wäre, erst im Personenwagen erfolgt. Kinder unter 12 Jahren zahlen die Hälfte. Der Minimalpreis beträgt in jedem Falle 10 Cents.

Süd-Eisenbahn- und Dampfschiffs-Verband.

Dieser aus 34 Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften bestehende Verband hielt in Atlanta, Ga., am 8. und 9. Juli cr. seine jährliche Generalversammlung ab und beschloss, unter Einzahlung eines Jahres-Kostenbeitrages von je 300 D. pro Mitglied, seinen Fortbestand auf ein ferneres Jahr.

Dem in der Versammlung erstatteten Jahresberichte des Generalkommissars des Verbandes, Virgil Powers, entnehmen wir folgendes, das allgemeineres Interesse haben oder zur Kenntniss über die Amerikanischen Eisenbahnzustände beitragen dürfte.

Die Transporte des Verbandes haben im Jahre 1884 um 10,78 pCt. zu-, die Einnahmen für Güter aber um 7,23 pCt. infolge der Frachtermässigungen abgenommen.

Die von Zeit zu Zeit von dem Frachtenkomitee festgesetzten Frachtsätze für die Richtung vom Osten sind genau innegehalten, nicht dagegen die vom Nordwesten nach dem Südosten und nach Plätzen, für welche eine Theilung des Verkehrs nicht stattgefunden hat.

Die Frachten vom Osten nach Nashville und Memphis wurden infolge von Missverständnissen zwischen einzelnen um diesen Verkehr sich bewerbenden Verbandsverwaltungen so herabgedrückt, dass sie auch auf die übrigen Verbandsfrachten einen nachtheiligen Einfluss übten.

Um ähnliches für die Zukunft zu vermeiden, schlägt der Mr. Powers u. a. 3 Zusatzartikel zum Verbandsstatut vor, wonach den einzelnen Verbandsmitgliedern verboten wird, die Verbandsfrachtsätze aus dem Grunde zu unterbieten, weil konkurrirende Sätze ermässigt seien; letzteres soll vielmehr dem Generalcommissioner mitgetheilt werden, welcher zu versuchen hat, die Ermässigung rückgängig zu machen und, wenn dies fehlschlägt, dem Exekutivkomitee behufs Ergreifung weiterer Massregeln Meldung machen muss.

In den Motiven sagt der Bericht:

„Die Eisenbahnverwaltung des Landes sollte von mehr konservativen Gesichtspunkten aus geleitet werden. Die Maxime, dass weil eine Linie Unrecht handle, die andere berechtigt werde, das gleiche zu thun, ist eine ungehörige bei der Eisenbahnverwaltung ebenso, wie in sittlicher Beziehung. Wenn eine Bahn ein bestehendes Abkommen verletzt, oder sonst etwas zur Schädigung anderer Bahnen thut, so sollten die Benachtheiligten keine Anstrengung zur Wiederherstellung der Einigkeit scheuen, ehe sie zu gewaltsamen Gegenmassregeln, zu Frachtermässigungen u. s. w. schreiten. Besser vorübergehend Verlust erleiden, als zu hastig zu handeln und grössere Verluste für alle Theile herbeizuführen. Wird demgemäss verfahren, so können fast in jedem Falle Differenzen ohne materiellen Verlust beglichen werden. Jedenfalls ist das viel leichter vor Ausbruch eines offenen Krieges, als nachher.

Die Eisenbahnleiter sind im allgemeinen sehr abgeneigt, sich nach Gesetzen (Verträgen etc.), selbst wenn sie von ihnen selbst herrühren, zu richten, sie ziehen vor, nach ihrem eigenen Ermessen und Belieben zu verfahren. Dadurch schädigen sie sich und andere. Viel zu oft lassen sie sich von der Erregung des Augenblicks und der Hitze der Leidenschaft leiten und handeln ohne guten Gründe: Transportpreise werden ermässigt, Abkommen werden verletzt und viel Schaden wird dadurch verursacht. Es ist daher die Mitwirkung des Exekutivkomitees in streitigen Fällen unerlässlich.“

Erfreulicherweise haben seither die Verbandsmitglieder die bestehenden Verträge pünktlich inne gehalten und dadurch den Gesellschaften viel Geld gespart, auch dem Publikum allgemeine Genugthuung gewährt. Alle Bahnen des Landes sollten, im eigenen Interesse wie in dem des Publikums, sich über die Theilung der Konkurrenzverkehre einigen und Strafen für die Verletzung eingegangener Verträge festsetzen. Allgemeine Regeln oder Gesetze für alle Bahnen des Landes halte ich für unpraktisch; für gewisse Theile, in welchen der Verkehr gleichartig ist und bei welchen mehrere Bahnen konkurriren, könnten und müssten dagegen zwischen den letzteren Vereinbarungen getroffen werden.

Ihr Verband zeigt deutlich die Wahrheit dieser Aussprüche. Die denselben bildenden Bahn- und Dampfschiffs-Gesellschaften gewähren dem Publikum mehr Befriedigung; sie haben bessere, gleichmässigere und länger unverändert bleibende Preise, als irgend welche andere Verwaltungen oder Verbände des Landes.

Der Verein trat im Oktober 1875 ins Leben, erlitt zwar ein oder zwei Jahre später noch einzelne Störungen und Unregelmässigkeiten infolge ungenügender Ausdehnung seiner Abkommen, wobei dem alten Wege der Refaktien, Ermässigungen u. s. w. gefolgt wurde; aber in den letzten 7—8 Jahren hat man sehr gleichmässige Transportpreise aufrecht erhalten, — mit einer nur geringen, oben erwähnten partiellen Störung.

Eine der Hauptursachen der gegenwärtigen Verwilderung in der Eisenbahnverwaltung des Landes ist die, dass die Beamten zu wenig, ich möchte sagen, gar kein Vertrauen zu einander haben. Dies sollte aufhören. Die Hauptleiter in den verschiedenen Departements aller Bahnen sollten so handeln, dass sie über jeden Verdacht des Unrechtthuns erhaben wären und ihnen unbedingtes Vertrauen geschenkt würde. Geschieht dies und werden verständige, gerechte und ehrliche Theilungen des Geschäfts durch Verträge festgestellt und wird deren Innehaltung, auch durch die Untergebenen, von den oberen Verwaltungen streng durchgeführt, keinerlei Abweichung unter irgend welchem Vorwand gestattet, so ist noch Hoffnung für die Bahnen des Landes vorhanden; andernfalls sind die Aussichten für die Folge sehr trübe.

Jedenfalls ist nur geringe Hoffnung für die Zukunft unter dem gegenwärtigen Zustand der Dinge.“

Wagenvertheilung.

Auf der in Minneapolis Ende Juni cr. abgehaltenen Jahresversammlung des Wagen-Abrechnungs-Verbandes (Car Accountants-Association) wurde seitens der in der vorjährigen Versammlung für diesen Gegenstand ernannten Kommission Bericht erstattet, in welchem die Uebelstände ausführlich dargelegt werden, die entstehen, wenn die Wagenvertheilung irgend einer oberen Dienststelle oder mehreren als Nebengeschäft auferlegt wird.

Die Vorschläge der Kommission gehen dahin:

1. Die Vertheilung der Wagen zwischen den einzelnen Bahnabtheilungen und fremden Bahnen ist in die Hand einer geeigneten Persönlichkeit zu legen, welche die ganze Bahn unparteiisch ins Auge zu fassen, unter der Leitung der Generaldirektion (General-Manager or General-Superintendent) zu fungiren hat und welcher keine anderen Geschäfte obliegen, als die mit dem Wagendienst verbundenen, die aber auch ausschliesslich ihrer Kontrolle unterstellt sind.

2. Die Vertheilung der Wagen innerhalb der Abtheilungen (Districts of divisions) ist von den Abtheilungs-Vorständen (Superintendents of divisions) auszuführen.

3. Die Vertheilung der Wagen zwischen den Stationen ist den Zugabfertigern (Train Dispatchers of the district) zu übertragen unter der Leitung der sub 2 gedachten Beamten.

4. In Verbindung mit dem üblichen Rapport über eigene Wagen ist ein solcher zu fertigen, welcher die Nummer, Eigenthums-Merkmale und Art der vorhandenen fremden Wagen, ferner die Zahl der erforderlichen oder erwünschten Wagen dieser Art, endlich die Art der Ladungen, für welche die Wagen zum folgenden Tage nöthig und nach welcher Richtung dieselben bestimmt sind, ersichtlich macht. („Railr. Gaz.“) H.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Im **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsverkehre** treten mit Ende September d. J. die direkten Frachtsätze zwischen diesseitigen Stationen und solchen der Ungarischen Westbahnen ausser Kraft.

Dresden, den 15. August 1885. (1714)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

An Stelle des bisherigen Gütertarifs im **Deutsch-Polnischen Verbande** tritt mit dem 1. Oktober 1885 ein neuer Verbandgütertarif in Kraft. Derselbe besteht aus dem Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr und fünf einzelnen Tarifheften.

Letztere umfassen:

a) Heft No. 1 den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Bromberg und Breslau,

b) Heft No. 2 den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin und Hannover, sowie der Lübeck-Büchener und Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn (Verkehr mit Seehäfen),

c) Heft No. 3 den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Hannover, Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Magdeburg, sowie der Aachen-Jülicher und Braunschweigischen Eisenbahn,

d) Heft No. 4 den Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen,

e) Heft No. 5 den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und der Hessischen Ludwigsbahn.

Der neue Tarif enthält wesentliche Verkehrserleichterungen, sowie auch einige Tariferhöhungen und die Verkehrsein-

schränkung, dass diejenigen Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionen zu Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch), welche bisher für den direkten Verkehr eine Bedeutung nicht gehabt haben, aus dem Verbande ausgeschlossen worden sind.

Der gesammte Tarif wird zum Preise von 2,65 ℳ bei den Verbandstationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Einzelne Tarifhefte zu den darauf verzeichneten Preisen sind ebendaselbst zu haben.

Bromberg, den 14. August 1885. (1715 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 22. d. M. ab treten für den **Transport von Hohlglaswaaren aller Art** in Ladungen von 6000 und 10000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen im Verkehre zwischen unseren Stationen Bischofswerda, Dresden-Alt-, Dresden-Neust., Görlitz, Kamenz, Potschappel und Radeberg einerseits und Genf trans., Station der Westschweizerischen Bahnen, andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Näheres über die Höhe dieser Frachtsätze und über die Bedingung ihrer Anwendung ist bei unseren vorgenannten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 14. August 1885. (1716)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf den 1. Oktober l. J. gelangt ein neuer allgemeiner Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Badischen Stationen exkl. Mannheim, Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen einerseits und Bayerischen Stationen andererseits zur Einführung. Der neue Tarif enthält gegenüber den bisherigen Frachtsätzen neben Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen. Die Ausgabe des neuen Tarifs wird noch besonders bekannt gemacht werden; bis dahin ertheilt das diesseitige Tarifbüreau auf Verlangen Auskunft über die neuen Frachtsätze.

Karlsruhe, den 13. August 1885. (1717)
Generaldirektion.

Vom 20. August d. J. ab wird der für den **Transport von Erzen, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken** aus Ungarn, sowie von Stationen der K. K. Südbahn-Gesellschaft und K. K. Oesterreichischen Staatsbahn via Wien bestehende Ausnahmetarif 8a des diesseitigen Lokal-Gütertarifs durch Aufnahme der Station Bobrek erweitert.

Die Tarifsätze betragen:
ab Oderberg nach Bobrek . . . 0,34 ℳ
„ Ratibor „ „ . . . 0,20 „
pro 100 kg.

Breslau, den 13. August 1885. (1718)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Unter Aufhebung der Tarife für den Berlin-Thüringisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. August 1884 nebst Nachträgen, sowie für den Schlesisch-Süddeutschen Güterverkehr (Heft 1) vom 1. Januar 1885 nebst Nachträgen, soweit in diesem Tarife Frachtsätze für Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt enthalten sind, tritt mit der voraussichtlich am 1. Oktober d. J. stattfindenden Eröffnung der Strecke Eichicht-Stockheim ein neuer Tarif mit der Bezeichnung „Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Verbands-Gütertarif, Theil II“ in Kraft, durch welchen neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen herbeigeführt werden.

Der neue Tarif ist vom 15. September d. J. ab zu dem darauf vorgedruckten Preise käuflich zu beziehen; inzwischen ertheilt unser Tarifbüreau auf Verlangen Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze.

Erfurt, den 14. August 1885. (1719)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Belgischer und Deutsch-Französischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d.J. treten die Tarife für den Deutsch-Belgischen und Deutsch-Französischen Güterverkehr vom 1. Januar 1881 bezw. 1883 betreffs der Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, jedoch ausschliesslich derjenigen für den Verkehr mit Hof, Eger und Franzensbad, welche noch ferner bestehen bleiben, ausser Kraft. Die aufgehobenen Tarife werden vorläufig nicht wieder ersetzt und kann demgemäss von und nach den betreffenden Stationen eine direkte Expedition bis auf Weiteres nicht stattfinden.

Das Nähere ist in den Tarifbüreaus der Sächsischen Staatsbahnen und der unterfertigten Direktion zu erfahren.

Köln, den 19. August 1885. (1720)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach der Süd- und Westschweiz. Am 1. Oktober d. J. erscheint ein neuer Tarif No. 14 für die Beförderung von Steinkohlen und Koaks von den Saargruben, ferner den Pfälzischen und Lothringischen Grubenstationen, ferner von Lauterburg Rheinhafen, nach Stationen der Schweizerischen Centralbahn, der Gotthardbahn, der Emmenthalbahn, der Jura-Bern-Luzernbahn, der Westschweizerischen Bahnen, der Simplon- sowie der Bulle-Romont Bahn.

Der Tarif enthält dieselben Frachtsätze wie der Tarif No. 14 vom 1. Oktober 1881, welcher nebst Nachträgen vom 1. Oktober d. J. ausser Kraft tritt. Nur ab Lauterburg Hafen tritt eine Ermässigung von 1 Cts. pro 1000 kg ein. Ein Unterschied besteht bei den Transportbestimmungen.

Nach den Bestimmungen des bisherigen Tarifs waren die Zollbehandlungsgebühren mit in den Frachtsätzen enthalten. Der neue Tarif enthält die Bestimmung nicht und es werden daher ab 1. Oktober d. J. Schweizerischerseits 10 Cts. pro Wagen Zollabfertigungsgebühr besonders erhoben.

Soweit der Vorrath reicht wird der neue Tarif unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 14. August 1885. (1721)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt und Breslau-Erfurt. An Stelle der in obigen Verkehren für Cöthen B. A. bestehenden Sätze treten mit sofortiger Gültigkeit anderweite Tarifsätze in Kraft.

Hierdurch werden neben vielfachen Frachtermässigungen auch einzelne unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt.

Die Frachterhöhungen treten erst am 1. Oktober d. J. in Kraft.

Erfurt, den 13. August 1885. (1722)
Königliche Eisenbahndirektion.

In dem vom 1. Juli d. J. ab gültigen Gütertarife für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Berlin** ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J.:
auf Seite 14 die Entfernung für Birresborn-Alt-Damm von . . . . 435 in 835 km
auf Seite 37 die Entfernung für Elten-Breslau N.M. von 818 „ 918 „
auf Seite 70 die Entfernung für Crefeld-Demmin von 628 „ 728 „
auf Seite 163 die Entfernung für Güls-Mochbern von 628 „ 828 „
und auf Seite 311 der Ausnahme-Frachtsatz für Sprit und Spiritus für Breslau N.M.-Neunkirchen von 4,15 ℳ in 5,15 ℳ abzuändern.

Köln, den 15. August 1885. (1723)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Die in dem Heft A³ des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs sowie in dem hierzu erschienenen Nachtrage I bezw. im Hefte D enthaltenen Frachten für den Verkehr mit den Stationen der Niederländischen Rheinbahn Alphen, Ede, Gouda, Veenendaal, Wageningen und Woerden einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) bezw. der Aachen-Jülicher Bahn andererseits gelangen am 1. Oktober d. J. zur Aufhebung.

Köln, den 16. August 1885. (1724)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die im **Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I,** vom 1. Februar 1883 enthaltene Zusatzbestimmung No. XII zu § 50 des Betriebsreglements, betreffend die Art und Weise der Expedition der aufgegebenen Güter, wird in Gemässheit eines von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen gefassten Beschlusses mit dem 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Berlin, den 14. August 1885. (1725)
Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs:
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. An Stelle der Uebernahmetarife für die Beförderung von Getreide ab Mannheim und Ludwigshafen nach Bodenseeufer- und Ostschweizerischen Stationen vom 1. Oktober v. J. treten mit Wirkung vom 15. August l. J. neue Uebernahmetarife mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Diese Tarife können von dem diesseitigen Tarifbureau und den Güterverwaltungen Mannheim und Konstanz unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 12. August 1885. (1726)
Generaldirektion.

Am 20. d. Mts. treten für die **Beförderung von Eisenerzen, Eisensauen** und abgeröstetem **Schwefelkies** in Wagenladungen von je 10000 kg zwischen Witten, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, einerseits und den nachbezeichneten Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits Ausnahmefrachtsätze in Kraft, betragend im Verkehre mit Diedenhofen 0,80 ℳ, Hayingen 0,82 ℳ, Novéant Station 0,91 ℳ pro 100 kg.

Köln, den 13. August 1885. (1727)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Oberhessische Eisenbahnen. Zum Main-Neckar-Oberhessischen Gütertarif gelangt mit dem 1. September c. der Nachtrag I, welcher Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger enthält, zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen.

Giessen, den 11. August 1885. (1728)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. September d. J. kommt für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze in den Tarifen vom 1. Juli 1878 und 1. Januar 1883 ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung. Durch denselben werden die bisherigen Frachtsätze in den meisten Relationen

ermässigt. Geringe Erhöhungen treten im allgemeinen nur in wenigen Relationen für einzelne Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Kohlfurt-Falkenberger Linie ein.

Die erhöhten Frachtsätze kommen erst vom 1. Oktober d. J. ab zur Anwendung. Exemplare des Tarifs sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 13. August 1885. (1729)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. September d. J. tritt zu dem diesseitigen Lokal-Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes etc. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier vom 1. September 1884 ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält u. a. Frachtermässigungen für Sendungen von 50 000 bezw. 40 000 und 30 000 kg nach Sternfeld, Gültz, Neddemin, Treptow a. d. T., Neubrandenburg und Stargard i/Meckl. und die seit 1. bezw. 15. April d. J. gültigen anderweiten Bestimmungen für die Anwendung der Frachtsätze für Stettin etc. transito seewärts. Für Sendungen von 40 000 kg nach Sternfeld und für Sendungen von 30 000 kg nach den Stationen Neddemin und Treptow a. d. T. bleiben die bisherigen Frachtsätze — neben den ermässigten, jedoch nur für 50 000 bezw. 40 000 kg gültigen Frachtsätzen des Nachtrages II — nur noch bis zum 1. Oktober d. J. in Kraft. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 12. August 1885. (1730)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September d. J. tritt zu Theil II des **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifs** Nachtrag III mit neuen bez. abgeänderten Frachtsätzen in Kraft.

Für diejenigen Stationen, für deren im Haupttarife enthaltenen Frachtsätze im Nachtrage III Kürzungsbeträge angegeben sind, kommen die Frachtsätze unter Abzug der Differenzbeträge unter B zur Anwendung.

Die Berichtigung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs 6 a Barcs-Lommatzsch von 3,21 auf 3,31 ℳ pro 100 kg erhält erst vom 15. Oktober d. J. ab Gültigkeit.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 12. August 1885. (1731)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. Js. tritt der Nachtrag III zu Heft 2 und der Nachtrag II zu Heft 3 des **Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs**, sowie der Nachtrag VII zu Theil IV des **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs** in Kraft. Diese Nachträge enthalten Differenzbeträge, um welche die Frachtsätze für gewisse Stationen je nach dem Koursstande der Oesterreichischen Valuta zu kürzen sind. Bis auf weiteres sind diese Frachtsätze unter Abzug der Differenzbeträge ad B anzuwenden. Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 12. August 1885. (1732)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September 1885 tritt ein neuer Tarif für den **Böhmisch-Sächsischen Braunkohlenverkehr in Kraft**, durch welchen aufgehoben werden:

1. Die im Tarife für den Transport Böhmischer Braunkohlen etc. nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund vom 1. April 1884 sammt Nachträgen für die Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und K. K. priv. Böhmischen Nordbahn enthaltenen Frachtsätze;
2. der Tarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr via Reitzenhain, Weipert resp. Franzensbad vom 1. April 1884 sammt Nachträgen;
3. der Tarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr via Moldau, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klostergrab-Bienenmühle (6. Dezember 1884).

Die Stationen Auperschin, Hertine, Maria-Ratschitz, Preschen, Settenz, Tschochau-Hlinai, Udwitz-Görkau und Wohontsch der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenberg, ferner Görkau der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und Plass und Prestitz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen sind in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden.

Die seitherige Frachtberechnung für dieselben bleibt jedoch noch bis zum 15. Oktober 1885 in Gültigkeit.

Exemplare des Tarifs sind durch die betheiligten Verwaltungen und Expeditionen zu beziehen.

Dresden, am 13. August 1885. (1733)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag II zu Heft 1 und der Nachtrag I zu Heft 2 des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs** in Kraft, durch welche neue bezw. abgeänderte Frachtsätze eingeführt werden und die Station Olmütz (M.-S. C.-B.) in den Verkehr mit Leipzig (Dr. Bhf.) aufgenommen wird.

Die in Nachtrag 1 zu Heft 2 enthaltenen Frachtsätze für Leipzig (Bayr. u. Dresd. Bhf.) und Gera gelten zum Theil nur bis 31. Oktober d. J., von welchem Termine an die im Haupttarife enthaltenen höheren Frachtsätze wieder in Kraft treten.

Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 13. August 1885. (1734)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. J. kommen für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Berlin** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover**, einschliesslich der Hoya-Eystruper, der Unterelbeschen und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn andererseits sowie zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Berlin** einerseits und den Stationen der Grossherzogl. **Oldenburgischen Staatseisenbahnen** andererseits neue Tarife zur Einführung, wodurch gleichzeitig:

1. die im Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover und Berlin vom 15. Mai 1882;
2. die im Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin vom 15. Mai 1882;
3. die im Gütertarif für den Ost-Westdeutschen Verband vom 1. Mai 1883;
4. die im Gütertarif für den Hanseatisch-Ostdeutschen Verband vom 1. Juli 1883;

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze, soweit diese Tarife und Nachträge sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche die neuen Tarife Anwendung finden.

Durch die neuen Tarife treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen gegen die bisherigen Tarifsätze ein.

Vom gleichen Tage ab kommen die für die Konkurrenzstationen Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau bezw. Neubrandenburg in den neuen Tarifen enthaltenen Frachtsätze auch für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen bezw. der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn im Norddeutsch-Sächsischen und Mitteldeutschen bezw. im Niederdeutschen Verbande, sowie ferner die in den neuen Tarifen für die nachrichtlich aufgenommenen Stationen Berlin (Anh.-Dresd.Bhnf.), Berlin (Lehrter Bhnf.), Berlin (Potsdamer Bhnf.), sowie Breslau (Oberschl.) vorgesehenen Frachtsätze in den bezüglichen Staatsbahn-Verkehren zur Anwendung.

Ueber die neuen Frachtsätze wird schon jetzt von dem Tarifbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion Auskunft ertheilt.

Vom 1. Oktober cr. ab sind die neuen Tarife bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben. (1735)
Königliche Eisenbahndirektion Hannover,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Unter Aufhebung der Tarife

a) für den Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr vom 15. August 1884 nebst Nachtrag I mit Ausnahme der Frachtsätze für Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie für Wittenberge,
b) für den Hannover-Bayerischen Güterverkehr, Heft No. 2 vom 1. Mai 1883 nebst den Nachträgen I—IV, mit Ausnahme der Frachtsätze für die Stationen Einbeck, Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach

tritt am 1. Oktober d. J. ein neuer Tarif unter der Bezeichnung „Magdeburg-Bayerischer Verband“ in Kraft, durch welchen einzelne Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, sowie Ermässigungen der jetzigen Frachtsätze herbeigeführt werden.

Ueber die Höhe der zur Einführung kommenden Frachtsätze ertheilen vom Tage der Einführung ab die betheiligten Güterexpeditionen, bis dahin das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Exemplare des neuen Tarifs sind vom 1. Oktober d. J. ab durch die Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen.

Magdeburg, den 20. August 1885. (1736)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit 1. September 1885 treten ein direkter Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. **Aussig-Teplitzer Eisenbahn** einerseits und Stationen der K. K. priv. **Dux-Bodenbacher** und der K. K. priv. **Prag-Duxer Bahn** andererseits, sowie neue Tariftabellen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Station Bodenbach der priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft

in Kraft, von welchen beiden Tarifen Exemplare durch die betheiligten Verwaltungen zu bekommen sind.

Teplitz, im August 1885. (1737)

Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. September 1885 tritt ein neuer Tarif der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn in Wirksamkeit.

Derselbe zerfällt in zwei Theile, und zwar:

a) In den Tarif für den Personen-, Gepäck- und Hunde-Transport,

b) in den Tarif für den Eil- und Frachtgüter-Transport.

Durch diese Tarife wird der Tarif vom 1. Juni 1881 nebst dem hierzu gehörigen Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der neuen Tarife können durch die Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn und bei unserer kommerziellen Direktion zum Preise von je 50 kr. Oe. W. pro Stück käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. August 1885. (1738)

Die General-Direktion
als Betriebsführende der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. August d. J. ab tritt zum Tarif für den direkten **Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Lübeck-Hamburger Eisenbahn** via Oldesloe vom 10. Dezember 1875, der Nachtrag VIII und zum Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Verbandstationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Bahn via Eutin vom 1. April 1875 der Nachtrag XXIV in Kraft.

Diese Nachträge enthalten die Bestimmungen, nach welchen die Beförderung von Gepäckstücken aller Art, ohne Billetlösung, versuchsweise auch auf die Kurier- und Schnellzüge ausgedehnt wird.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billet- und Gepäckexpeditionen.

Altona, den 14. August 1885. (1739)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Tarif für die **Beförderung von Personen und Reisegepäck im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande** vom 1. November 1878 ist ein vom 15. d. M. ab gültiger Nachtrag XIX erschienen, durch welchen die auf den Preussischen Staatsbahnen bestehende Vergünstigung der Verlängerung der Gültigkeitsdauer bei denjenigen Retourbillets, welche am Tage vor einem Sonn- oder Festtage gelöst werden, auch für diesen Verband zur Einführung kommt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 11. August 1885. (1740)

Königliche Eisenbahndirektion.

Joseph Vögele, Mannheim.

Gegründet 1842.

Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren,
Signalstellungen
für Haupt- und Secundärbahnen.
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Nachfolgende bei einem grösseren Eisenbahnbauunternehmen bereits benutzte Instrumente, meistens von Starke & Kammerer in Wien und von Ertel & Sohn in München, werden zu sehr billigen Preisen, besonders bei Abnahme des ganzen Vorraths abgegeben. Die Instrumente sind theils vollkommen gut, theils reparaturbedürftig. Näheres durch die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse (Chiffre G. 328)** in **Wiesbaden:**

14 Theodolite,
16 grosse Universal-Nivellirinstrumente,
8 Nivellirinstrumente mit Horizontalkreis,
20 gewöhnliche Nivellirinstrumente,
5 Taschen-Nivellirinstrumente,
2 Aneroid-Barometer,
4 Stangenzirkel,
30 Winkeltrommeln,
5 Messketten.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke F. & G. NEPTUN Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

W. Ernst Haas & Sohn
Neuhoffnungshütte, Sinn (Nassau).
Pulsometer.
Garantirte Leistung von 100—10 000 Liter pro Minute.
Vereinfachte Construction.
Jede Nummer stets auf Lager.
Prospecte u. Preislisten gratis u. franco.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Wetterfeste waschbare Maueranstrichfarben.
Deutsches Reichs-Patent Nr. 16094.
Schöner dauerhafter Façadenanstrich.
Kosten p. □Mtr. 8—10 ₰ Probekistchen M 2. 50 ₰.
Prospekte und Musterkarten gratis.
Gg. J. Altheimer, Farbenfabrik, München.
Tüchtige, solide Vertreter werden überall angestellt.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. Rostschutz-Mittel von Dr. Eugen Schaal bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 65. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. August 1885.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Budapest,

im August 1885.

Aus dem Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Zeit von Mitte Juli 1884 bis Anfang August 1885 entnehmen wir über die Verwaltung der Vereinsangelegenheiten folgendes:

Firmenänderung.

Am 1. August 1884 ist infolge anderweiter Organisation der Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen an Stelle der bis dahin bestandenen „K. K. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb" die „K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen" errichtet worden, in deren Verwaltung und Betrieb auch die bis dahin von der „K. K. Ministerialkommission für die Verwaltung der Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Mährischen Grenzbahn" betriebenen Linien übergegangen sind.

Infolge Verstaatlichung der Braunschweigischen Eisenbahnen ist die Verwaltung und der Betrieb der letzteren am 1. April d. J. von der „Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft" auf die „Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn" übertragen worden.

Betriebsübernahme anderer Bahnen.

Die dem vormaligen Breslau - Freiburger Eisenbahnunternehmen angehörenden Strecken sind durch die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin und Breslau und diejenigen der vormaligen Berlin - Hamburger Eisenbahn durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona in Betrieb genommen worden.

Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder.

Unter Berücksichtigung der vorstehend erwähnten Veränderungen sind
a) die Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
b) die Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft,
c) die Königliche Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn,
d) die K. K. Ministerialkommission für die Verwaltung der Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Mährischen Grenzbahn

im abgelaufenen Berichtsjahre aus der Reihe der Vereinsmitglieder ausgeschieden.

Aufnahme neuer Mitglieder.

Neue Mitglieder wurden im Berichtsjahre nicht aufgenommen, wohl aber ist der Antrag auf Aufnahme der Mecklenburgischen Südbahngesellschaft in den Verein der statutenmässigen Abstimmung unterstellt worden.

Anschluss von Bahnen an den Verein nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts.

Zur Zeit sind folgende Bahnen dem Vereine nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts angeschlossen:
a) die Bahn des Georgs - Marienhütten- und Bergwerks - Vereins (8,2 km),
b) die Bahn Fröttstädt-Friedrichroda (9 km),
c) die Bahn Parchim-Ludwigslust (26 km),
d) die Bahn Wutha-Ruhla (8 km),
e) die Bahn Paulinenaue-Neuruppin (28 km),
f) die Bahn Ilmenau-Grossbreitenbach (19,17 km),
g) die Bahn Eisenberg-Crossen (8,6 km),
h) die Bahn Wittenberge-Perleberg (10,5 km),
i) die Bahn Güstrow-Plau (44,47 km),
k) die Bahn Warstein-Lippstadt (30,7 km),
l) die Bahn Neubrandenburg-Friedland (25,28 km) seit dem 4. November 1884,
m) die Bahn Parchim-Neubrandenburg (Mecklenburgische Südbahn, 116,1 km) seit dem 20. Januar d. J.,
n) die Bahn Gnoien-Teterow (26,65 km) seit dem 7. d. M.

Das gesammte Vereinsgebiet umfasst zur Zeit ein Netz von 63 818,87 km.

Hiervon kommen auf die Gruppe:

der Deutschen Bahnen	36 818,88 km
der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	22 026,73 „
der Niederländischen und Luxemburgischen Bahnen	2 474,57 „
und der anderen Vereinsbahnen	2 498,69 „

Die Vereinsbahnen hatten Mitte Juli 1884 eine Ausdehnung von 61 771,01 km, es ist mithin die gegenwärtige Betriebslänge um 2 047,86 km grösser.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eine Konkurrenzlinie als Ergänzungsbahn.

Die kürzlich eröffnete Linie St. Pölten-Tulln bezweckt bekanntlich eine Verbindung der Elisabeth-Westbahn mit der Franz-Josefbahn. Es ist klar, dass die Hauptlinie der neuen Bahn St. Pölten-Tulln eine Konkurrenz gegen die Elisabethbahn darstellt. Die Strecke Rekawinkl-St. Pölten der letzteren hat nämlich ungünstige Steigungsverhältnisse, welche den Verkehr der Züge, namentlich wenn dieselben, wie in Zeiten grossen Getreidetransportes, sich häufen, erschweren und vertheuern. Die neu eröffnete Linie dagegen verläuft in der Ebene; sie stellt sich als eine auf Grund des Lokalbahngesetzes ausgeführte normalspurige Sekundärbahn dar, hat aber den Sinn und die Bedeutung einer Haupt- und zwar einer wichtigen Exportbahn. Diese Linie wäre somit thatsächlich eine bedenkliche Rivalin für die Westbahn auf einer Strecke, welche von deren Kopfstation Wien ausgeht — wenn nicht die vollzogenen Thatsachen dies in ihr Gegentheil umkehren würden: Die beiden grossen Bahnen, zwischen welche die neue sich einfügt, sind bekanntermassen bereits im Besitze des Staates und der Betrieb der Bahn St. Pölten-Tulln wird ebenfalls vom Staate, wenngleich für Rechnung der Konzessionäre, geführt, kann jedoch auch auf Basis einer fünfprozentigen Verzinsung und Tilgung des Nominal-Anlagekapitals eingelöst werden. Wir haben es somit auch hier mit einer entschiedenen Staatsbahn zu thun. So gestaltet sich denn die sogenannte Lokalbahn St. Pölten-Tulln aus einer, wie es auf den ersten Blick scheinen möchte, offenkundigen Konkurrenz- zu einer ebenso offenkundigen Ergänzungslinie der Westbahn beziehungsweise zu einer direkten Verbindung zwischen dieser und der Franz-Josefbahn. Alle drei stellen ebenso viele Organe einer und derselben Tarifpolitik dar. Gleiches und ähnliches gilt auch von den Abzweigungen, welche die Konzessionäre verpflichtet sind über Verlangen der Staatsverwaltung herzustellen. Diese Abzweigungen sind ebenso viele wichtige Lokalbahnen, indem sie der oberen Donau entlang und seitwärts derselben Gegenden in den Eisenbahnverkehr einbeziehen, welche dessen bisher entrathen müssen, trotzdem sie diesem bedeutende Frachtenmengen landwirthschaftlicher und gewerblicher Produkte zu liefern vermöchten.

Lokomotivführer- und Heizer-Qualifikation.

Das Ungarische Kommunikations-Ministerium hat mit einem, auch den Behörden übersandten Erlasse entschieden, dass Lokomotivführer und Heizer, welche ihre Befähigung in der Oesterreichischen Reichshälfte erlangt haben, in Ungarn nur dann zu diesem Dienste zugelassen werden können, wenn ihr Befähigungs-Certifikat notifizirt wird. Dazu ist die Kenntniss der Landessprache bez. die behördliche Ueberzeugung erforderlich, dass der diesfällige Aspirant wirklich die Befähigung besitzt. — Diese Art Ueberprüfung scheint gegen das Zoll- und Handelsbündniss zwischen beiden Reichshälften zu verstossen, wonach die in einer derselben erlangte Qualifikation auch in der anderen respektirt wird.

Die Verstaatlichungsaktion in Böhmen.

Die Böhmische Nordbahn wurde im Jahre 1882 mit der Turnau-Kralup-Prager Bahn vereinigt. Der Staat protegirte damals diese Vereinigung unter dem Vorbehalte seines Einlösungsrechtes. Die damalige staatliche Eisenbahnpolitik verfolgte den Zweck, eine Transitlinie von Wien nach Norddeutschland zu schaffen. Mit der Verstaatlichung der Franz-Josefbahn, welche damals schon an der Tagesordnung stand, sollte das eine Stück Wien-Prag, mit der Böhmischen Nordbahn das andere Stück Prag-Warnsdorf dieser Norddeutschen Transitlinie gebildet werden. Bei richtiger Voraussicht hätte sich da das Staatsbahnwesen nicht blos in Böhmen festgesetzt, sondern wäre ein gefährlicher Konkurrent der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn geworden. Die damalige Zeit war diesem Trachten der staatlichen Eisenbahnpolitik nicht günstig. Aber mit einem Schlage änderte sich die Situation und die Eisenbahnpolitik des Staates. Dem Staate fielen die Prag-Duxer und die Dux Bodenbacher Bahn zu. Die Norddeutsche Transitlinie Wien-Norddeutschland via Klostergrab eventuell Bodenbach war auf diese Weise für den Staat geschaffen, ohne direkt die genannten Eisenbahnlinien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn zu konkurrenziren. Mit der Erwerbung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn scheint aber die staatliche Aktion an einem Ruhepunkt angelangt zu sein. Sie lässt vielmehr andere Eisenbahngesellschaften durch Erwerbungen sich erstarken, welche vermöge ihres Vertrages im Laufe der nächsten zehn Jahre ohnehin dem Staate zufallen werden. — Diese Politik ist weit mehr zu billigen, als die etwas überstürzte Verstaatlichungsaktion; der Staat hätte gewiss die Franz-Josef- und Elisabeth-Westbahn billiger bekommen, wenn er diese Aktion in einem etwas gemässigteren Tempo durchgeführt hätte. Die Jugend ist aber etwas stürmisch und unsere Verstaatlichung ist noch in ihrer ersten Jugend!

Die Generalversammlung und die Prioritätenkonversion der Ferdinands-Nordbahn.

Der Bericht und die detaillirten Anträge, welche die Direktion wegen Annahme des Uebereinkommens mit der Regierung vorlegen wird, sind soeben festgestellt worden. Diese Anträge lauten entsprechend der Tagesordnung auf die erwähnte Annahme, auf die Erwirkung der Konzessionsurkunde sowohl für die gegenwärtig bereits betriebenen, als auch die neu zu erbauenden Eisenbahnen und auf die Erwerbung mehrerer, fremden Unternehmungen gehörigen, an die Nordbahn grenzenden Bahnlinien. Hieran reihen sich die Anträge bezüglich der Finanzoperationen, da es sich um ein Erforderniss von rund 50 Millionen Gulden zur Rückzahlung der Staatsvorschüsse und zum Baue der neuen Eisenbahnlinien handelt, welches Kapital im Wege der Emission 4 pCt. Silberprioritäten aufgebracht werden soll. Schliesslich wird auch der Entwurf der neuen Statuten zur Berathung kommen, da die bisherigen, seit 1836 bestehenden Statuten in vielen Bestimmungen veraltet und in andern mit dem Handelsgesetze und dem Uebereinkommen in Einklang gebracht werden mussten. — Ist erst nach Erfüllung sämmtlicher Stipulationen des neuen Uebereinkommens die gegenwärtige „Nordbahnfrage“ vollständig aus der Welt geschafft, dann wird an die Nordbahn eine neue grosse Frage herantreten, die der Prioritätenkonversion nämlich. Es ist begreiflich, dass die Gesellschaft, solange ihre Verhältnisse ungeklärt waren, trotz des Zuges der Zeit eine so grosse Operation, wie die Konvertirung ihrer Anlehen es ist, nicht in Angriff nehmen mochte. Die Nordbahn hat bis jetzt nur 5 pCt. theils in Noten, theils in Silber verzinsliche Prioritäten emittirt, von denen die ersten fünf Emissionen aus den Jahren 1841 bis 1860 einem 10 pCt. Steuerabzuge unterliegen, während die beiden letzten Emissionen aus den Jahren 1872 und 1876 die Steuerfreiheit geniessen. Zum Schlusse des abgelaufenen Jahres befanden sich noch 110,90 Millionen Gulden Prioritäten der Nordbahn und 23,77 Millionen Prioritäten der Mährisch-Schlesischen Nordbahn im Umlaufe. Die Nordbahn wird je früher die Gelegenheit zur Umwandlung ihrer 5 pCt. Prioritätsschulden in minderverzinsliche wahrnehmen und man darf es wohl jetzt schon aussprechen, dass die Konvertirung der Nordbahn-Obligationen voraussichtlich eine der nächsten grossen Finanzoperationen in Oesterreich bilden wird.

Sanirung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.

Zum Behufe dieser auf die Verstaatlichung abzielenden Sanirung wurde vor einiger Zeit vom Wiener Bankverein dem Handelsministerium ein Programm vorgelegt, welchem folgende Punkte zu entnehmen sind: 1. Jede Priorität à 300 fl. inkl. der verfallenen Koupons, welche ca. 130 fl. betragen, erhält eine hypothekirte steuerfreie 4 pCt. Obligation in Silber à 200 fl. Nominal. 2. Die Aktionäre erhalten eine Entschädigung von mehreren Gulden pro Aktie entweder in Baarem oder in der Weise, dass für eine gewisse Anzahl von Aktien eine 4 pCt. Staatsobligation ausgefolgt würde. 3. Die Staatsverwaltung übernimmt die schwebende Schuld der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, welche der Bankverein von der Société Belge im Betrage von 365 000 fl. erworben hat. Im Vergleich zu dem vom Prioritäten-Kurator im Jahre 1881 vorgelegten, aber nicht zu Stande gekommenen Verkaufsvertrag involvirt der Antrag des Bankvereins für die Prioritätenbesitzer eine Erhöhung der Rente von 5,50 fl. auf 8 fl. In den letzten zwei Jahren erzielten die Prioritätenbesitzer aus dem laufenden Erträgnisse der Bahn eine Rente von 7,65 fl.

Verlängerung der Kremsthalbahn.

Die dermalen rund 57 km lange Kremsthalbahn (Linz-Kremsmünster 35 km und Kremsmünster-Michldorf 22 km) soll nun eine ca. 10 km lange Fortsetzungslinie von Michldorf nach Klaus erhalten. Dem hierfür wirkenden Lokalkomitee hat sich nunmehr auch die Verwaltung der Kremsthalbahn selbst angeschlossen, so dass die Realisirung dieses Projektes, welches die Hauptorte der Oberösterreichischen Sensenindustrie dem Schienennetze näher bringt, sicher zu erwarten ist. Die im Betriebe stehenden Linien der Kremsthalbahn liefern dermalen schon ein verhältnissmässig sehr günstiges Resultat, welches Zeugniss dafür gibt, dass die Industrien und der Handel Oberösterreichs neuen Schienenwegen eine günstige Grundlage sichern, wie andererseits durch die Bahnen auch die Industrien an Ausdehnung und Absatz gewinnen.

Eröffnung der Barcs-Pakracer Eisenbahn.

Die Generaldirektion der Südbahngesellschaft gibt folgendes bekannt: Am 18. August d. J. ist die von der Südbahn-Gesellschaft in Betrieb übernommene Vizinalbahn Barcs-Pakrac in der Theilstrecke Barcs-Daruvar und den Flügelbahnen Teresovac-Suchopolje-Slatina und Bastaji-Koncanica-Zdenci dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die in der Strecke Barcs-Daruvar gelegenen Stationen, beziehungsweise Haltestellen: Lukac (Haltestelle), Virovitica, Teresovac-Suchopolje, Pivnica, Gyulaves (Haltestelle), Bastaji und Daruvar, ferner die auf der Flügelbahn Teresovac-Suchopolje-Slatina gelegene Station Slatina

und die Haltestellen Cabuna und Sladojevce, sowie die auf der Flügelbahn Bastaji-Koncanica-Zdenci gelegene Station Koncanica-Zdenci und Haltestelle Supljalipa sind für den Personen-, Reisegepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtet. Die Stationen Virovitica, Teresovac-Suchopolje, Pivnica, Bastaji, Daruvar, Slatina, Koncanica-Zdenci und die Haltestelle Sladojevce sind ausserdem auch zur Auf- und Abgabe lebender Thiere ermächtigt. Mit dem Tage der Eröffnung werden in der Strecke Barcs-Daruvar und auf den Flügelbahnen Teresovac-Suchopolje-Slatina und Bastaji-Koncanica-Zdenci die Personenzüge nach der kundgemachten Fahrordnung verkehren. Die für die genannten Strecken gültigen Tarife liegen in den Stationen dieser Strecken, sowie bei der Betriebsdirektion der Südbahn in Pest und bei der kommerziellen Direktion zur Einsicht auf und können dort auch käuflich bezogen werden. Im übrigen treten auf diesen neueröffneten Linien die allgemein gültigen Sicherheits- und Transportsbestimmungen in Wirksamkeit.

Anlässlich der Betriebseröffnung dieser Bahn sind die nachstehenden Daten von Interesse: Barcs ist unter den Stationen der Südbahn die dritte an Bedeutung; den ersten Platz nimmt Triest, den zweiten Wien, den dritten Barcs in Bezug auf den Bruttoertrag ein, welcher in Barcs im Jahre 1883 1½ Millionen Gulden erreichte; dann folgt erst Graz, hierauf Budapest. Ueberdies ist Barcs seit vier Jahren Sitz einer Dampfschifffahrt-Gesellschaft, welche im August des verflossenen Jahres bereits vier Dampfer und dreissig Schleppschiffe mit je 2 000 Metercentner Transportfähigkeit besass. Die Bedeutung dürfte sich aber dann erhöhen, wenn nach einigen Jahren die Bahn Barcs-Pakrac bis Alt-Gradisca ausgebaut, die Save bei Verbir überbrückt und der Bahnverkehr bis Banjaluka fortgesetzt würde, insbesondere da mittlerweile Banjaluka mit Serajewo und später Serajewo mit Salonichi verbunden sein dürfte.

Der neue Kohlentarif der Ferdinands-Nordbahn.

Dem Vernehmen nach hat diese Bahn in den an ihren Linien oder im Bereiche derselben angesiedelten Zuckerfabriken, dann in den Partei-Kohlenrutschen in Wien, Floridsdorf, Brünn, Olmütz, Troppau, Krakau, Lundenburg, Prerau und Bielitz die Lageraufnahme an Kohlen am 17. August d. J. und an Kohlen und Koaks am Tage vor der eventuellen Einführung der neuen Kohlentarife verfügt. Zweck dieser Massnahme soll die Erstattung von Frachtdifferenzen sein, für Sendungen der genannten Artikel von Stationen des K. Eisenbahnbezirkes Breslau, M.-Ostrau, Hruschau, Dombrau und Karwin in den obigen Relationen, selbstverständlich insoweit selbe über ihre Linien dirigirt wurden, aus Anlass der beabsichtigten Einführung des neuen Kohlentarifes. Hierbei soll in folgender Weise vorgegangen werden: Wird am Tage vor der Einführung dieser Tarife ein grösseres Lagerquantum an Kohlen als am 17. August konstatirt, so wird die Differenz zwischen dem jetzigen und dem neuen Kohlentarife für zwei Drittheile des Lagers am 17. August, plus der Gewichtsdifferenz zwischen den beiden Konstatirungen, vergütet. Wird hingegen am zweiten Termin ein geringeres Lagerquantum an Kohlen erwiesen, wie am 17. August, so wird die Differenz zwischen dem derzeitigen und dem einzuführenden Kohlentarife für zwei Drittheile des am zweiten Termine aufgenommenen Lagers erstattet. Für Koaks soll einzig nur die Erstattung der Differenz gegen den neuen Tarif für zwei Drittheile des Lagers am Tage vor der Tarifeinführung beabsichtigt sein.

Neuerung im Getreideverkehr.

Die Verwaltung der Carl-Ludwigbahn bereitet eine solche im Getreideverkehr mit Russland vor. Die Russischen Südwestbahnen haben mit Hilfe der Kiewer Kommerzbank ein Getreide-Vorschussgeschäft etablirt, zu dem Zwecke, um den Getreideexport der westlichen und südwestlichen Gouvernements womöglich ausschliesslich nach Odessa, demnach auch blos über die Linien der Südwestbahnen zu leiten. Jeder Stationschef solle berechtigt sein, den Produzenten und Händlern, welche ihr Getreide nach Odessa versenden und das dortige Büreau der Südwestbahnen mit dem Verkaufe betrauen, Vorschüsse bis zu 85 pCt. des Marktpreises zu geben. Die Carl-Ludwigbahn, gegen welche die Einführung dieses Vorschussgeschäftes in erster Linie gerichtet zu sein scheint, will nun den Südwestbahnen durch eine ähnliche Kombination begegnen. Zwei Firmen, welche den Getreidehandel zwischen Oesterreich und Russland betreiben, haben der Carl-Ludwigbahn das Anerbieten gestellt, für Getreidetransporte via Brody und Podwoloczyska Vorschüsse zu gewähren, wenn die Carl-Ludwigbahn gewisse Begünstigungen zugesteht. Abgesehen von der Erstellung geeigneter Tarife solle die Carl-Ludwigbahn für das nach Brody oder Podwoloczyska gesendete Getreide freie Magazinage bewilligen und im Falle der Weiterversendung des Getreides von diesen Stationen 40 pCt. des Marktpreises als à Conto-Zahlung auf die Nachnahme leisten; diese Vorschüsse der Carl Ludwigbahn wären der letzteren mit 4 pCt. zu verzinsen. Die Verwaltung der Carl-Ludwigbahn ist auf diese Propositionen eingegangen und hat dieselben dem Handelsministerium zur Genehmigung unterbreitet.

Ein Eisenbahnjubiläum.

Am 12. d. Mts. waren es 25 Jahre, dass in Salzburg die Eröffnung der Eisenbahnlinie Wien-Salzburg-München in der feierlichsten Weise begangen wurde. Die Stadt Salzburg liess die fünfundzwanzigste Wiederkehr dieses für sie so bedeutungsvollen Tages nicht ohne entsprechende Kundgebung vorübergehen. Der dortige Gemeinderath beschloss einstimmig, dem Präsidenten der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, Herrn Sektionschef v. Czedik, in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Oesterreich, das Ehrenbürgerrecht der Stadt Salzburg zu verleihen.

Der Böhmische Braunkohlenverkehr im Jahre 1884.

Aus den Böhmischen Braunkohlenrevieren sind im Jahre 1884 an die nachbezeichneten Eisenbahnen folgende Mengen Braunkohlen zum Weitertransport direkt aufgegeben worden:

	1884	gegen 1883
	Metertonnen	
Aussig-Teplitzer Bahn	3 768 241	— 11 745
Buschtêhrader Bahn	579 744	+ 39 178
Oesterreichische Nordwestbahn	644	— 59
Dux-Bodenbacher Bahn	1 490 552	+ 96 172
Pilsen-Priesener Bahn	97 451	— 18 910
Prag-Duxer Bahn	260 880	— 29 449
Summa	6 197 515	+ 139 446

Absatz und Verkehr im Jahre 1884 wurde in den ersten Monaten durch den aussergewöhnlich milden Winter nicht wenig beeinträchtigt, so dass man noch bis über die erste Hälfte des Jahres hinaus einem ungünstigen Abschlusse fast mit Sicherheit entgegensah. Indessen wirkte der fast ununterbrochene Schifffahrtsverkehr, mit sehr geringen Frachtentarifen einsetzend, einigermassen ausgleichend auf die Minderverfrachtungen der vorhergegangenen Monate. Nicht so der Inlandverkehr, welcher infolge eingetretener wirthschaftlicher Krisen gegen 1883 zurückblieb. Der direkte Auslandverkehr, und zwar vorzugsweise jener nach Bayern und Sachsen, zeigte im letzten Vierteljahre eine ungewöhnliche Lebhaftigkeit, so dass hier das Endresultat ein günstiges zu nennen ist, da mit einer ziemlich ansehnlichen Mehrverfrachtung abgeschlossen wurde. Der bemerkenswertheste Verkehr, der auch wegen seines in Wasserstand und Geschäftskonjunktur begründeten unregelmässigen Verlaufes die höchsten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Transportanstalten stellte, ist der Elbeverkehr. Er erreichte die hohe Ziffer von 1 284 000 t, von denen 99 pCt. nach Deutschland transportirt wurden. Die erweiterten Umschlagsanlagen in Aussig, der fortgesetzte Bau neuer Schiffe, die ausserordentliche Billigkeit des Schiffstransportes dürften noch weitere Steigerungen dieses Verkehres herbeiführen.

Ob die Bahnen ohne eigene Schädigung diesen billigen Tarifen nahekommen können, ist allerdings sehr fraglich.

Unser Handelsverkehr mit Serbien und die Serbischen Bahnen.

An dem zum grossen Theile durch die Bahnen vermittelten Handelsverkehr Serbiens mit dem Auslande hat Oesterreich-Ungarn bisher den grössten Antheil. Im Jahre 1883 wurden für rund 21 Millionen Gulden Waaren aus unserer Monarchie nach Serbien exportirt, während die Gesammteinfuhr aus allen anderen Staaten nicht mehr als 7 Millionen Gulden ausmachte. Oesterreichs Ausfuhr nach Serbien hat sich in den letzten Jahren bedeutend erhöht. Dieselbe betrug im Jahre 1880 blos 13,3 Millionen Gulden, ist im Jahre 1881 auf 14,5 und 1882 bereits auf 19,4 Millionen Gulden gestiegen. Andererseits kommen aber auch aus Serbien grosse Waarenmengen nach Oesterreich. Der Durchschnittsimport beträgt 15 Millionen Gulden, und zwar transitirt vorzüglich Getreide, Vieh, Felle, Häute und Obst. Die in neuerer Zeit lebhaft zu Tage getretenen Exportbestrebungen der Deutschen Industrie drohen jedoch unserem Handel auch in Serbien Abbruch zu thun. Eine drastische Illustration hierzu bietet die Thatsache, dass der grösste Theil des zur Ausrüstung der Serbischen Eisenbahnen nöthigen Materials aus Deutschland bezogen wurde. — Anknüpfend hieran ist zu bemerken, dass die Eisenbahnstrecke Nisch-Leskowatz fertiggestellt ist und demnächst von den Vertretern der Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Serbischen Staatsbahnen den Staatsorganen übergeben werden wird. Unmittelbar nach vollzogener Uebergabe wird diese Theilstrecke der Bahn Nisch-Vranja für den öffentlichen Verkehr eröffnet werden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Das Ereigniss der Woche bildete die ziemliche Kourssteigerung mehrerer seit längerer Zeit vernachlässigten Bahnaktien untergeordneter Bedeutung. Bei dem starken Anlagebedürfnisse, welches vorhanden ist, erscheint es ganz natürlich, dass das Kapital nach sicheren Papieren greift, welche zu ihrem jetzigen Preise noch immer mehr als 5 pCt. abwerfen. Die nothwendige Folge dieser Nachfrage ist, dass bei diesen Effekten die Notirung sich erhöht und die Verzinsung derselben sich dem Betrage von

5 pCt. nähert. Diesen Prozess haben die marktgängigen Anlagepapiere fast durchgemacht, und nachdem die Pfandbriefe und die Prioritäts-Obligationen längst vorangegangen sind, sind die Renten nachgefolgt, und jetzt kommen die garantirten Bahnen an die Reihe. So notiren Kaschau-Oderberger 150.25, Ungarische Nordost 176.50, Ungarische Westbahn 166.75 und Ungarisch-Galizische 176.20. In den tonangebenden Bahnaktien war ein geringes Geschäft, nachdem die Exportaussichten noch immer getrübt sind; darum waren nur unbedeutende Koursvariationen zu verzeichnen. Einen kleinen Rückgang erlitt jedoch Nordbahn (2320) infolge der vorerwähnten Einführung der neuen Kohlentarife.

K. K. priv. Oesterreichisch-Ungarische Staats-eisenbahn-Gesellschaft.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1884.

Die Ausdehnung der sämmtlichen am 31. Dezember 1884 im Betriebe der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft stehenden Linien betrug 2 365 km.

Im Bereiche des Oesterreichischen Netzes wurden an Neubauten ausgeführt: die Legung des zweiten Gleises in der 36,825 km langen Strecke Stadlau-Marchegg als Theilstrecke des im Jahre 1885 eröffneten zweiten Gleises der Linie Wien-Budapest, die Herstellung des Unterbaues der 4,4 km langen Lokalbahn Rudelsdorf-Landskron, die Herstellung der Erdarbeiten der 28,3 km langen Lokalbahn Brünn-Tischnowitz, die Verlängerung der Lokalbahn Prelouc-Prachovic bis zu den 1,12 km entfernten Steinbrüchen in Prachovic. Die bereits seit dem 20. Februar 1884 für den Frachtverkehr eröffnete Linie Minkovic-Swolenowes wurde am 20. Mai 1884 für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

Auf dem Ungarischen Netze der Gesellschaft wurde die Legung des zweiten Gleises zwischen Wien und Budapest auf mehreren Strecken durchgeführt, von der ca. 50 km langen Lokalbahn Gran-Ipolyságh — für welche die Konzession am 9. Juni 1884 ertheilt wurde — wurde die 20 km lange Theilstrecke Gran-Csata bereits fertiggestellt und für den provisorischen Frachtverkehr eröffnet. Ferner wurden am 16. Mai 1884 die Abzweigung zur Landesausstellung in Budapest, am 19. August die 15,3 km lange Sekundärbahn Tapolcsany-Belicz und am 3. November die 20,2 km lange, als Hauptbahn gebaute Linie Csacza-Landesgrenze zur Verbindung der Waagthalbahn mit der Galizischen Transversalbahn eröffnet. Zwischen der alten Strecke Pressburg-Reсse der Waagthalbahn und der Hauptlinie in der Nähe von Weinern wurde für eine Verbindungskurve die Baubewilligung ertheilt.

War so die Verwaltung bemüht, das Netz auszudehnen und zu vervollkommnen, dem Eisenbahnverkehre neue Wege zu erschliessen und ihre Hauptlinien zu fruktifiziren, so hat das Betriebsergebniss des Jahres 1884 doch, infolge des verminderten Exportverkehrs aus Ungarn, eine Verringerung um 1 715 958 fl. ergeben. Dies geringere Ergebniss rührt ausser von der Abnahme des Exportverkehrs aus der Theilung des Verkehrs mit der Ungarischen Staatsbahn ab Budapest, welche im Sinne des in 1882 mit der Ungarischen Regierung abgeschlossenen Vertrages vom Zeitpunkte der Eröffnung der Strecke Budapest-Uj-Szöny und der gleichzeitigen Abtretung der Linie Uj-Szöny-Bruck vorzunehmen war und aus der Erhöhung der Eisenbahnsteuer — welche nach dem Durchschnittseinkommen der drei vorhergehenden Betriebsjahre berechnet wird — her. Die Erhöhung der letzteren betrug für das gesammte Netz 322 396 fl. Ausserdem aber waren in 1884 zum ersten Male die Zinsen des Gesammtbetrages des 4 pCt. Anlehens zu bestreiten und eine Mehrausgabe von 410 000 fl. — aus dem höheren Stande des Agio — zu bestreiten. Die Gesellschaft musste mit der vorerwähnten Verkehrstheilung beginnen, bevor sie noch den Verkehr auf ihren neuen Linien hinreichend zu entwickeln vermochte, und ebensowenig erntete sie bisher die Vortheile, welche ihr aus dem Orientverkehre erwachsen müssen, sobald durch die an die Bahnen der Europäischen Türkei herzustellenden Anschlüsse, deren Vollendung man bereits für das Jahr 1885 erhoffen zu dürfen glaubte, ihren Linien jener rechtmässige Antheil gesichert sein wird, welcher in dem mit der Königlich Ungarischen Regierung im Jahre 1882 abgeschlossenen Vertrage zu ihren Gunsten festgesetzt worden ist.

Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Eilguttransporte haben sich gegen das Vorjahr auf den Oesterreichischen und Ungarischen Linien gehoben, desgleichen diejenigen aus dem Frachtenverkehr des Oesterreichischen Netzes, während auf den Ungarischen Linien sich letztere um fast zwei Millionen Gulden verringerten. Aus den betreffenden Dienstzweigen im Vergleich zum Vorjahre bezifferten sich:

die Einnahmen		bei dem Oesterreichischen Netz fl.	bei dem Ungarischen Netz fl.	zusammen fl.
für Personen-, Gepäck- und Eilgut-Transporte	1883	3 277 514	4 802 848	8 080 362
	1884	3 442 936	4 866 319	8 309 254
für Frachten	1883	10 612 248	14 952 170	25 564 419
	1884	10 714 239	12 829 995	23 644 234
an Diversen	1883	135 381	152 078	287 409
	1884	112 115	150 601	262 716
Zusammen	1883	14 025 093	19 907 096	33 932 190
	1884	14 269 290*	17 946 915	32 216 204

Die Ausgaben haben sich bei dem Oesterreichischen Netze gegen das Vorjahr um etwas verringert, bei dem Ungarischen Netze sind dieselben dagegen gestiegen, die Gesammtausgaben haben sich vermehrt und zwar betrugen dieselben 38,59 pCt. der Einnahmen gegen 35,91 pCt. im Vorjahre.

Die Gesammtausgaben vertheilen

sich auf		bei dem Oesterreichischen Netze fl.	bei dem Ungarischen Netze fl.	zusammen fl.
die allgemeine Verwaltung	1883	282 572	259 103	541 675
	1884	284 574	272 940	557 514
den Verkehrs- und Betriebsdienst	1883	2 232 408	2 378 804	4 611 212
	1884	2 282 005	2 519 750	4 801 755
die Zugförderung und Werkstätten	1883	1 567 206	2 213 716	3 770 922
	1884	1 683 363	2 314 624	3 997 987
die Bahnerhaltung und Bahnaufsicht	1883	1 694 794	1 566 018	3 200 812
	1884	1 491 672	1 583 759	3 075 431
und betragen zusammen	1883	5 776 980	6 407 641	12 184 621
	1884	5 741 614	6 691 073	12 432 687

Die Beiträge der Gesellschaft für die Beamten-Pensionskasse beliefen sich auf 93 700 fl., für die Provisions- und Unterstützungskasse auf 112 132 fl., zusammen auf 205 832 fl. Die von beiden Netzen gemeinsam zu tragenden Abgaben beliefen sich auf 3 021 449 fl., die Lasten der Berg- und Hüttenwerke und Domänen auf 184 181 fl. und die Stempel- und anderen Gebühren auf 532 095 fl., zusammen auf 3 737 725 fl.

Die Gesammtsumme der Einnahmen aus dem Reinertrage der Eisenbahnen, verschiedenen Einnahmen und dem Uebertrage aus dem Vorjahre stellte sich auf 19 343 929 fl. Von diesem Betrage wurden zunächst zur Verzinsung und Amortisation für Aktien und Obligationen 15 118 243 fl. verwandt. Die Gesammtsumme der Abzüge für Koursverluste, allgemeine Gratifikationen, der Einkommensteuer auf die Koupons der Prioritäts-Obligationen des Ergänzungsnetzes für das Jahr 1884 etc. bezifferte sich (inkl. der Verzinsung und Amortisation) auf 17 370 531 fl., so dass sich das Reinerträgniss auf 1 973 398 fl. beläuft. Nach Festsetzung der Dividende auf 5 Frcs. pro Aktie verblieb noch eine Summe von 599 525 fl., welche auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Das Oesterreichische Netz umfasste am 31. Dezember 1884 1. das alte Netz mit den Linien Bodenbach-Brünn (Trübau-Olmütz) (470,348 km), Chotzen-Braunau-Ottendorf-Wenzelsberg-Starkotsch (108,700 km), wovon 1,940 km an die vormalige Breslau-Freiburger Eisenbahn (jetzt Preussische Staatsbahnverwaltung) verpachtet sind, Marchegg-Ungarische Grenze (3,075 km) und Wien-Bruck-Grenze. Ferner die Sekundärbahnen Chotzen-Leitomischl (22,018 km), Prelouc-Kalk-Podol-Prachovic (20,317 km), Porican-Sadska (6,219 km), Kralup-Welwarn (9,878 km), Lobositz-Libochowitz (13,784 km), Sadska Nimburg (7,767 km), Pecek-Zasmuk (19,976 km), Bosic-Kourim (3,010 km), Bosic-Svojsic (1,974 km) und Minkovic-Swolenowes (7,893 km); 2. das Ergänzungsnetz mit den Linien Wien-Stadlau-Strelitz (143,406 km), Stadlau-Marchegg (34,327 km), Grussbach-Znaim (24,789 km), die Schlachthausbahn (2,760 km), Stadlau-Süssenbrunn (0,752 km) und die Donau-Uferbahn (0,498 km); 3. die Brünn-Rossitzer Linie mit 30,357 km.

---

*) Hiervon sind die Einnahmen des Ergänzungsnetzes und der Brünn-Rossitzer Linie nicht enthalten.

Die Gesammtbetriebslänge des alten Netzes betrug 732,11 km, die durchschnittliche Betriebslänge dagegen 731,03 km und die Einnahme pro Kilometer 19 519 fl. Eine vergleichende Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben gegen das Vorjahr haben wir vorausgeschickt; aus derselben ergibt sich im Personen-, Gepäck- und Eilguttransporte eine Vermehrung der Einnahmen um 165 422 fl. = 5,05 pCt., eine solche der Frachten um 101 990 fl. = 0,96 pCt. und eine Verminderung der verschiedenen Einnahmen um 23 216 fl. = 17,15 pCt., sowie eine Vermehrung der Gesammteinnahmen von 244 197 fl. = 1,74 pCt. Die Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr ist den zur Hebung desselben eingeführten Massnahmen zu verdanken. Die Vermehrung der Einnahmen aus den Frachttransporten ist der Entwickelung des internen Verkehrs zuzuschreiben. Das im Jahre 1884 auf dem alten Netze beförderte Frachtquantum belief sich auf 4 746 427 t und war um 35 130 t grösser als im Vorjahre; der durchschnittliche Frachtsatz pro Tonne und Kilometer betrug 2,94 kr. gegen 2,86 kr. in 1883. Die Betriebslänge des Ergänzungsnetzes blieb unverändert und betrug 205,53 km. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 4 693 085 fl. und stellten sich um 318 233 fl. niedriger als im Vorjahre, pro Kilometer ergab sich eine Einnahme von 22 724 fl. Die Gesammteinnahme vertheilt sich im Vergleich zum Vorjahre auf den Personen-, Gepäck- und Eilguttransport mit 1 161 995 (gegen 1 138 510) fl., daher + 23 485 fl. = 2,06 pCt., auf den Frachttransport mit 3 471 609 (gegen 3 824 866) fl. oder — 353 257 fl. = 9,24 pCt., auf verschiedene Einnahmen mit 59 481 (gegen 47 942) fl. oder + 11 539 fl. = 24,07 pCt. Die Gesammtmenge der beförderten Frachten betrug 1 230 961 t und ist um 12 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen.

Die Brünn-Rossitzer Linie ergab eine Gesammteinnahme von 446 248 fl. und hat sich dieselbe um 16 271 fl. = 3,52 pCt. gegen das Jahr 1883 vermindert; pro Kilometer bezifferte sich die Gesammteinnahme auf 14 699 fl. Im Vergleich zum Vorjahre vertheilt sich die Einnahme auf den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr mit 78 446 fl. (gegen 74 839 fl.) + 3 606 fl. = 4,82 pCt., auf den Frachtverkehr mit 366 863 fl. (gegen 386 643 fl.) oder — 19 780 fl. = 5,12 pCt., auf verschiedene Einnahmen mit 939 fl. (gegen 1 037 fl.) — 98 fl. = 9,44 pCt. Die gesammten Einnahmen des Oesterreichischen Gesammtnetzes bezifferten sich auf 19 408 623 fl. (gegen 19 498 931 fl.) und verminderten sich daher um 90 308 fl. oder 0,46 pCt. Bei einer Gesammt-Betriebslänge von 967,92 km stellte sich die Einnahme pro Kilometer auf 20 052 fl. Insgesammt wurden 3 878 988 Personen und 494 080 t Frachten befördert.

Die Betriebsausgaben des Oesterreichischen Netzes bezifferten sich auf 5 741 614 fl. (gegen 5 776 980 fl.), sie haben sich also gegen das Vorjahr um 35 366 fl. oder 0,61 pCt. verringert. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen beträgt 40,49 pCt. (gegen 41,49 pCt. im Vorjahre). Die allgemeinen Verwaltungskosten betrugen 4,96 pCt. der gesammten Betriebsauslagen und haben sich um 2 001 fl. = 0,71 pCt. vermehrt, die Ausgaben des Verkehrs- und Betriebsdienstes beliefen sich auf 39,75 pCt. und sind um 49 597 fl. = 2,22 pCt. höher als im Vorjahre. Die Ausgaben des Zugförderungs- und Werkstättendienstes betrugen 29,32 pCt. der gesammten Betriebsausgaben, während sie sich im Vorjahre auf 27,13 pCt. bezifferten. An Zugkilometern wurden 4 714 935 (gegen 4 370 847) oder 344 088 = 7,87 pCt. mehr befördert. Die Differenz der Ausgaben für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht betrug — 203 122 fl. = 11,99 pCt. Bei dem Ergänzungsnetz ergab sich ein Entgang von 438 877 fl., welcher durch die Staatsgarantie zu decken ist. Nachdem der Reinertrag der Brünn-Rossitzer Bahn die vom Staate garantirte Summe von 175 000 fl. um 47 284 fl. überstiegen hatte, war die Verwaltung verpflichtet, die Hälfte dieses Ueberschusses mit 23 642 fl. auf die von der Staatsverwaltung geleisteten Vorschüsse zurückzuzahlen. Es verblieb hiernach ein Reingewinn von 198 642 fl. Der Antheil der Staatseisenbahn-Gesellschaft an dem Reinerträgniss der Wiener Verbindungsbahn belief sich auf 44 377 fl. (gegen 42 827 fl.), daher + 1 550 fl. Die zu Lasten des Oesterreichischen Netzes für den Beamten-Pensionsfonds zu tragenden Beiträge beliefen sich auf 33 279 fl., diejenigen für das Unterstützungsinstitut für Diener und Arbeiter auf 24 452 fl. An öffentlichen Abgaben waren für Einkommen- und Erwerbssteuer 1 147 763 fl., für Gebäude- und Grundsteuer 79 653 fl. und für Stempel und andere Abgaben 153 158 fl. zu zahlen.

Das Ungarische Netz umfasste Ende 1884 die Linien Marchegg Bazias (652,598 km), Temesvár-Orsova (192,698 km), Tót-Megyer Gross-Tapolcsány-Gross-Bélicz (84,397 km), Jassenova-Lissava (47,159 km), Valkány-Perjámos (42,975 km), Vojtek-Bogsán (46,961 km) und die Waagthalbahn (282,381 km) inkl. der 29,085 km langen Péagestrecke Zsolna-Csácza, welche mit der Kaschau-Oderberger Bahn gemeinsam betrieben wird, zusammen 1 349,169 km, und hat gegen das Vorjahr um 64,295 km zugenommen. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Eröffnungstermine ergibt sich eine durchschnittliche Bahnlänge von 1 298,427 km. Für diese Länge stellt sich die Einnahme auf 13 822 fl. Die Gesammteinnahme war um 1 960 182 fl. = 9,85 pCt. geringer als im Vorjahre. Das beförderte Frachtquantum belief sich auf 4 141 693 t (gegen 3 647 953 t) und war um 466 740 t = 12,70 pCt. höher als das des Vorjahres, trotzdem sind die Einnahmen aus diesem Verkehrszweige geringer, weil sich zwar der Lokalverkehr beträchtlich gehoben hat, aber der Transitverkehr infolge der Abnahme des Exportes gesunken ist, so dass zwar mehr Transporte, aber auf geringere Entfernungen stattgefunden haben. Im Jahre 1884 wurden 1 106 729 t (gegen 1 080 189 t im Vorjahre) verfrachtet. Der durchschnittliche Frachtsatz pro Tonne und Kilometer belief sich auf 3,127 kr. (gegen 3,183 kr.) und ist somit um 0,056 kr. gesunken. Im Personenverkehr wurden 2 691 423 Reisende befördert und hat sich gegen das Vorjahr diese Zahl um 7 pCt. gehoben.

Die Betriebsausgaben haben sich gegen das Vorjahr um 283 431 fl. = 4,42 pCt. vermehrt. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen beträgt für das Ungarische Netz 37,28 pCt. (gegen 32,19 pCt.); die Betriebsausgaben betragen in Prozenten der Betriebsausgaben für die einzelnen Zweige der Verwaltung a) für die allgemeine Verwaltung 4,08 pCt. (gegen 4,04 pCt.), b) für Verkehrs- und Betriebsdienst 37,66 pCt. (gegen 37,12 pCt.), c) für Zugförderungs- und Werkstättendienst 34,59 pCt. (gegen 34,40 pCt.), d) für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht wurden 17 740 fl. oder 1,13 pCt. mehr als im Vorjahre verausgabt. Zum Beamten-Pensionsfonds wurden 29 355 fl. und zum Provisions- und Unterstützungsfonds für Diener und Arbeiter 27 898 fl. beigesteuert. An öffentlichen Abgaben wurden für Einkommen- und Erwerbsteuer 1 513 911 fl., für Gebäude- und Grundsteuer 41 703 fl. und für Stempel und sonstige Abgaben 185 770 fl. verrechnet. Die öffentlichen Abgaben hatten sich um 309 232 fl. = 20,83 pCt. vermehrt.

Die Eisenbahnen der Englischen Kolonieen vom Jahre 1870 bis Ende des Jahres 1883.

Es waren im Betriebe am Ende des Jahres:

In der Kolonie	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883
	Kilometer													
Asien.														
Englisch Indien	7 683	8 169	8 640	9 163	10 101	10 489	10 992	11 780	13 212	13 663	14 976	15 916	16 321	17 429
Ceylon	—	119	132	132	132	147	153	179	180	192	219	219	286	286
Mauritius †)	106	106	106	106	106	106	106	124	124	124	138	138	148	148
zusammen	7 789	8 394	8 878	9 401	10 339	10 742	11 251	12 083	13 516	13 979	15 333	16 273	16 755	17 863
Australien.														
Neu-Süd-Wales	539	554	637	645	645	703	819	1 035	1 179	1 184	1 366	1 602	2 039	2 300
Victoria	414	529	605	738	975	994	1 157	1 529	1 693	1 810	1 929	2 006	2 180	2 503
Süd-Australien	214	215	216	325	377	440	528	528	731	900	1 073	1 340	1 521	1 594
West-Australien	—	—	—	48	61	61	61	109	109	115	115	148	153	153
Tasmania	—	—	72	72	72	241	277	277	277	277	277	277	269	269
Neu-Seeland	—	—	—	232	336	872	1 155	1 534	1 721	1 885	2 024	2 070	2 211	2 234
Queensland	331	351	352	352	400	427	479	575	689	809	1 019	1 287	1 395	1 671
zusammen	1 528	1 649	1 832	2 412	2 866	3 738	4 476	5 587	6 399	6 930	7 803	8 730	9 768	10 724

†) Die Deutschen Geographen rechnen Mauritius zu Afrika.

	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883
Afrika.														
Natal	—	—	—	—	—	8	8	8	8	92	159	159	159	159
Kapland	—	—	—	103	103	234	312	664	881	1 279	1 459	1 546	1 559	1 952
zusammen	—	—	—	103	103	242	320	672	889	1 371	1 618	1 705	1 718	2 111
Amerika.	a)	a)	a)	a)										
Kanada	—	—	—	—	6 439	7 149	7 931	8 602	9 517	10 066	11 088	11 682	12 116	14 167
Jamaica	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Trinidad	—	—	—	—	—	—	26	26	26	26	53	62	70	70
Englisch Guyana	—	—	—	—	32	34	34	34	34	34	34	34	34	34
zusammen	40	40	40	40	6 511	7 223	8 031	8 702	9 617	10 166	11 215	11 818	12 260	14 311
Es waren im Betriebe in														
Asien	7 789	8 394	8 878	9 401	10 339	10 742	11 251	12 083	13 516	13 979	15 333	16 273	16 755	17 863
Amerika	40	40	40	40	6 511	7 223	8 031	8 702	9 617	10 166	11 215	11 818	12 260	14 311
Australien	1 528	1 649	2 882	2 412	2 866	3 738	4 476	5 587	6 399	6 980	7 803	8 730	9 768	10 724
Afrika	—	—	—	103	103	242	320	672	889	1 371	1 618	1 705	1 718	2 111
Gesammtsumme	9 357 b)	10 083 b)	10 800 b)	11 956 b)	19 819	21 945	24 078	27 044	30 421	32 496	35 969	38 526	40 501	45 009

Nach vorstehender Tabelle, welche wir dem vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Frankreich herausgegebenen „Bulletin“ (Maiheft 1885) entnehmen, gab es im Jahre 1870 in den Englischen Kolonieen, ausschliesslich Kanadas, 9 357 km Eisenbahnen, von denen der grösste Theil und zwar 7 683 km auf Englisch Indien entfiel; in Australien wies Neu-Süd-Wales 539, Victoria 444, Queensland 331 und Süd-Australien 214 km auf; Mauritius war mit 106, Jamaica mit 40 km vertreten. Im folgenden Jahre trat Ceylon mit 119 km, sowie einige Ergänzungslinien des schon bestehenden Netzes hinzu, so dass die Gesammtlänge auf 10 083 km anwuchs, die im Jahre 1872, in dem auf Tasmania 72 km eröffnet wurden, auf 10 800 km stieg. Am Schlusse des folgenden Jahres, in welchem 103 km im Kapland, 48 km in West-Australien, 232 km auf Neu-Seeland eröffnet wurden, standen in den angeführten Ländern 11 956 km im Betriebe. Im Jahre 1874 wurden im Englischen Guyana 32 km eröffnet, auch wird von diesem Jahre ab Kanada, das allerdings schon 1870 Eisenbahnen besass, mit 6 439 km aufgeführt, wodurch sich die Gesammtlänge auf 19 819 km stellt, die bereits im folgenden Jahre, in welchem auch in Natal 8 km Eisenbahnen eröffnet wurden, auf 21 945 km anwuchs. Am Schlusse des Jahres 1876, in welchem Trinidad als letzte in die Reihe der Eisenbahnen besitzenden Kolonieen trat, besassen die Englischen Kolonieen bereits ein stattliches Netz von 24 078 km. Hiervon entfielen auf: Englisch Indien 10 992, Kanada 7 931, Victoria 1 157, Neu-Seeland 1 155, Neu-Süd-Wales 819, Süd-Australien 528, Queensland 479, Kapland 312, Tasmania 277, Ceylon 153, Mauritius 106, West-Australien 61, Jamaica 40, Englisch Guyana 34, Trinidad 26 und Natal 8 km Eisenbahnen.

Das Jahr 1877, in dem besonders in Indien, Neu-Süd-Wales, Victoria, Neu-Seeland, im Kapland und in Kanada bedeutendere Strecken zur Eröffnung kamen, wies 27 044 km auf. Auch in den nächsten Jahren waren es namentlich die eben angeführten Kolonieen, sodann Queensland und Süd-Australien, die längere Linien dem Betriebe übergaben. Das Gesammtnetz wuchs infolge dessen ziemlich schnell; im Jahre 1878 stieg es auf 30 421 km, im folgenden Jahre hatte es eine Ausdehnung von 32 496 km, 1880 bereits von 35 969 km (es übertraf also schon die Gesammtlänge der Eisenbahnen Deutschlands am Schlusse des Jahres 1882/83), 1881 von 38 526 und 1882 von 40 501 km. Den grössten Zuwachs erfuhr es jedoch im folgenden Jahre, nämlich um etwa 4 500 km, so dass die gesammten Kolonieen Englands am Schlusse des Jahres 1883 45 009 km Eisenbahnen besassen. In dieser Gesammtlänge waren vertreten: Indien mit 17 429, Kanada mit 14 167, Victoria mit 2 503, Neu-Süd-Wales mit 2 300, Neu-Seeland mit 2 234, Kapland mit 1 952, Queensland mit 1 671, Süd-Australien mit 1 594, Tasmania mit 269, Ceylon mit 286, Natal mit 159, West-Australien mit 153, Mauritius mit 148, Trinidad mit 70, Jamaica mit 40 und Englisch Guyana mit 34 km.

Hiernach wurde das Eisenbahnnetz Indiens und Kanadas bei weitem nicht von dem der übrigen Kolonieen erreicht; ihnen folgte zunächst Victoria, welches das ihm 1870 noch vorangehende Neu-Süd-Wales bereits 1873 überflügelte; dieses letztere war 1875 auch noch gegen Neu-Seeland zurückgeblieben, doch überholte es dasselbe wieder im Jahre 1883. Das Kapland überholte Ceylon und Mauritius bereits 1875, Tasmania 1876, Süd-Australien und Queensland 1877; dieses letztere wurde zwar 1875 von Süd-Australien überholt, Süd-Australien blieb aber gegen Queensland 1883 wieder zurück; Tasmania und Ceylon nahmen schon 1875 die Stelle ein, die sie auch noch 1883 inne hatten. Eine sehr schnelle Entwickelung zeigte Natal, das von 1876, wo es noch das geringste Eisenbahnnetz hatte, bis 1883 Trinidad, Guyana, Jamaica, Mauritius und West-Australien überflügelte; diesem letzteren gelang es 1881 Mauritius zuvorzukommen. Trinidad schliesslich überholte 1880 Jamaica und Englisch Guyana.

Keine der wichtigeren aussereuropäischen Kolonien Englands — ausgenommen etwa Belize in Mittelamerika — entbehrt nunmehr jetzt noch der Eisenbahn, eine Thatsache, welche wohl geeignet ist, eine hohe Meinung von dem Streben der Englischen Kolonialregierung zu erwecken, durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes der ihrer Fürsorge anvertrauten Länder für deren Wohl in wirthschaftlicher Beziehung zu sorgen.

Vergleicht man die räumliche Entwickelung des Deutschen Eisenbahnnetzes mit dem der Englischen Kolonieen, so sehen wir, dass das letztere vom Jahre 1874*) bis Ende des Jahres 1883 von 19 819 km auf 45 009 km anwächst, während in demselben Zeitabschnitte in Deutschland nur eine Steigerung von 25 498 km auf 36 074 km eintritt; nachdem am Schlusse des Jahres 1880 das damals 33 865 km grosse Deutsche von dem bereits auf 35 969 km angewachsenen Eisenbahnnetz der Englischen Kolonieen überholt worden war.

Vergegenwärtigt man sich jedoch, für welch' umfangreiche Gebiete diese 45 009 km Eisenbahnen der Kolonien Englands die Verkehrswege bilden und hält dem entgegen, dass das im Vergleich zu dieser Ausdehnung nur sehr kleine Deutschland 36 074 Kilometer Eisenbahnen besitzt, so leuchtet ein, um wie viel grösser im Verhältniss die Entwickelung des Deutschen Eisenbahnnetzes zu dem in den Englischen Besitzungen gegenwärtig noch ist.**)

Russische Korrespondenz.

Zufuhrbahnen.

Die unter dem Präsidium des Staatssekretärs von Hübbenet zusammengetretene Kommission bei dem Wegeministerium, zur Ausarbeitung eines Normalstatuts von Nährbahnen und Zufahrtsbahnen zu den Eisenbahnen, hat nun ihre Arbeiten beendet. Die Kommission hat ein Statut ausgearbeitet, durch welches die Beziehungen der Zufahrtswege zu den Bahnen, in welche sie einmünden, festgesetzt worden sind. Unabhängig hiervon sind die Fälle festgesetzt, bei denen das Recht der Expropriation der Ländereien, durch welche die kleinen Zufahrtswege gehen, verbindlich gemacht wird, und ebenfalls andere Fälle, bei denen die Bahnzweige durch Privatbesitz passiren, deren Besitzer von seiten der Krone verbindlich gemacht werden das Land abzutreten.

Ersparnisse bei den Kroninspektionen.

Infolge Initiative des Departementschefs, Kaiserl. Geh. Rath Jourawsky, ist im Wegebauministerium ein Projekt zusammengestellt worden, dessen Hauptziel ist, eine bedeutende Ersparniss an den Ausgaben für die Inspektion zu bezwecken. Augenblicklich existiren noch 30 Inspektionen, so dass auf jeden Regierungsinspektor 700—800 Werst entfallen. Nach dem neuen

---

a) Für diese Jahre fehlen Aufzeichnungen.

b) Die Kanadischen Eisenbahnen sind nicht einbegriffen.

*) Ein zutreffender Vergleich ist erst von diesem Jahre ab möglich, da vom Jahre 1870 bis einschl. 1873 die Eisenbahnen Kanadas in den aufgeführten Zahlen nicht mit enthalten sind.

**) Man vgl. übrigens den Aufsatz über die Eisenbahnen der Erde in No. 16 von 1885, sowie über die besonderen Eisenbahnverhältnisse der einzelnen Kolonieen die folgenden Mittheilungen: über Kapland und Natal No. 7, über Australien einschl. Neu-Seeland No. 7, 11, 23—25 und 28, über Indien No. 20 und über Kanada No. 44 unserer Zeitung, Jahrgang 1885.

Projekt sollen nun die Inspektionen um $^2/_3$ ihrer Anzahl vermindert werden, so dass darnach auf jeden Inspektor 2500 Werst kämen. An Stelle der vom Dienst befreiten Inspektoren bietet das neue Projekt beim Wegebauministerium ein selbständiges Departement für eine centrale Inspektionsverwaltung der Eisenbahnen.

Aber dies Projekt stösst inmitten der Spezialisten auf wesentliche Einwendungen, welche darauf fussen, dass, wenn die Beaufsichtigung der kleineren Inspektionssektionen nicht immer von Erfolg begleitet gewesen sei, man wohl kaum erwarten dürfe, dass auf grösseren Sektionen mehr Erfolg erzielt werde.

Sibirische Bahn.

Nachdem das Ministerkomitee entschieden hat, dass die Sibirische Bahn von Jekaterinenburg nach Samara gebaut werden soll, bemüht man sich den Vorzug der Richtung Jekaterinenburg-Nischni-Nowgorod hervorzuheben, sich stützend auf die projektirte Pensa-Losowskaji-Bahn und auf die Ausfuhr der Sibirischen Waaren mittelst dieser Bahn ins Ausland. Wie die „Moskauer Zeitung" behauptet, beträgt die Entfernung von Jekaterinenburg über Samara nach Sebastopol 2 945 Werst; von Jekaterinenburg dagegen über Nischni und Moskau bis Petersburg 2 234 Werst, somit 711 Werst weniger. Unterdess sind alle unsere Südhäfen von Jekaterinenburg nach Samara näher, als nach Kasan und Moskau und nur Petersburg allein ist bei der Richtung über Nischni näher als über Samara; alle anderen Häfen aber stehen in derselben Entfernung oder bieten einen Vortheil dar in der Richtung über Samara.

Man muss die Fragen stellen: Können wir überhaupt daran denken, unsere Sibirischen Waaren ins Ausland zu schicken, wenn wir ähnliche Waaren aus dem Ausland beziehen zu billigeren Preisen, als aus Sibirien? Können unsere Sibirischen Waaren überhaupt Konkurrenz auf dem ausländischen Markt aushalten? Die Sibirischen Waaren sind auch garnicht zum Transport ins Ausland geeignet; sie sollen uns selbst noch zur billigeren Produktion von Rohprodukten dienen. Von diesem Standpunkt aus muss man die Wahl der Richtung der Sibirischen Bahn betrachten. Wenn einst Russland Europa mit Waaren versehen kann, dann kann die Richtung Jekaterinenburg-Samara uns für die Verbindung mit Europa nützen. Für Petersburg existirt der Wasserweg Kuma-Wolga, und als Ergänzung zu ihm die Rybinsk-Bologojer Eisenbahn.

Also könnte man wohl den unfruchtbaren Streit fallen lassen und sich mit der Richtung auf Samara aussöhnen, welcher Bahnbau eine Ersparniss von 45 Millionen Rubel abwirft.

Saratow.

Die Gegend am Ufer der Wolga unterhalb Saratow, neben der Uwarow'schen Dampfmühle, hat sich in letzter Zeit bis zur Unkenntlichkeit verändert. Noch vor zwei Jahren war hier ein öder Platz in sumpfiger Gegend, wohin man das städtische Vieh zur Weide trieb. Jetzt ist der ganze Platz mit hölzernen und eisernen Gebäuden besetzt; es sind die Lager der Gebrüder Nobel und der Kompagnie Kogun und Dembo. Hier werden die Cisternenwaggons mit Kerosin und Naphta, zur Abfertigung von der Waarenstation im direkten Verkehr gefüllt.

Kasan-Tscheljabinsk.

Gleichzeitig mit der Bestätigung des Baues von Ufa nach Tscheljabinsk ist man unverzüglich zu Detail-Voruntersuchungen für die Linie Kasan-Nischni geschritten.

Vorschläge betreffend Betriebsersparnisse.

Die Kommission zur Verminderung der Ausgaben auf den Bahnen hat folgende Vorschläge gemacht. Die Bahnen werden von der Verpflichtung befreit:

1. die 2fadigen Gefällszeiger aufzustellen;
2. wechselseitig zuzumachende Weichen und Signalapparate aufzustellen;
3. die rothen Signalscheiben am Eingang in die Stationen und die Semaphoren auf der Linie wie in Karièren (?) aufzustellen;
4. Platformen mit lokalen Baumaterialien, Schienen, Bruchsteinen und Waggons mit leicht entzündbaren Gütern dürfen mit Ausnahme von Sprengstoffen in Passagierzügen befördert werden;
5. Auch wurde vorgeschlagen die Bahnen nicht weiter zu verpflichten, Koupees für Damen und Nichtraucher einzustellen.

Nach Erwägung des letzten Punktes wurde beschlossen, auf den Bahnen I. Ordnung besondere Koupees für Damen in allen Klassen in den Zügen einzuführen, welche zwischen Mitternacht und 7 Uhr Morgens oder einem Theil dieser Zeit in Bewegung sind; dagegen in den Zügen, welche speziell nur Tags unterwegs sind, sind Damenkoupees nicht erforderlich.

Auf Bahnen II. Ordnung sind Damenkoupees nur in einem Paar die ganze Strecke durchlaufenden Züge einzustellen.

In Zügen auf Bahnen III. Ordnung ist ein Damenkoupee nur nöthig in einem Waggon II. Klasse. Auf Bahnen III. Ordnung sind keine besondere Koupees für Nichtraucher in gemischten Zügen zu verlangen. Auf Bahnen II. Ordnung braucht man nur in einem Paar Zügen in allen Klassen für direkten Verkehr und auf Bahnen III. Ordnung braucht man nur in den Klassen besondere Koupees zu geben, welche im Zuge in mehr als einem Exemplare sich befinden.

Gütertarif-Einheit.

Die „Nord. Telegr.-Ag." meldet, dass der Verkehrsminister im Reichsrath einen Entwurf eingereicht habe, dass künftig sämmtliche Gütertarife der verschiedenen im direkten Verkehr stehenden Eisenbahnen, gleichwie die von den Eisenbahngesellschaften geplanten Tarifmodifikationen der obligatorischen Bestätigung des Verkehrsministers unterliegen sollen.

Transkaspische Bahn.

Aus Teheran schreibt man, dass eine Menge Persischer Arbeiter von der Russischen Regierung für Arbeiten auf der Transkaspischen Bahn engagirt sind. Die Vorbereitungen zum Kriege werden fortgesetzt und auf den Märkten hält man ihn für sehr wahrscheinlich, sobald nur die Bahn beendet sein wird. Ueber den Murgab bauen die Russen eine Brücke.

In Herat ist eine Geschütz-Fabrik gebaut. Die Persische Regierung hat einen Ingenieur nach Seracks geschickt zur Erbauung von Lazarethbaracken. 800 Mann Russischer Infanterie sind in Russich-Seracks zu Anfang dieses Monats angekommen.

Tiflis-Teheran.

Aus Petersburg telegraphirt man der „Neuen Freien Presse", dass binnen kurzem Tiflis mit Teheran durch eine Eisenbahn in Verbindung gesetzt werden soll. Ueber diese Angelegenheit werden Verhandlungen gepflogen und ist zwischen Russland und Persien auch bereits eine Kommission zur Feststellung der vortheilhaftesten Richtung erwählt worden, die Trace wird sich aller Wahrscheinlichkeit längs dem Ufer des Kaspischen Meeres hinziehen.

Nischni-Nowgoroder Bahn.

Die wöchentlich erscheinende „Umschau" erzählt, dass der Depotchef und sein Gehilfe in Nischni an der Nischni-Nowgoroder Bahn wegen unordentlicher Verwaltung von Gesellschaftsmaterialien, als Eisen, Kupfer, Stahl, spezielle Sorten Holz etc. zu Gunsten ihrer eigenen Tasche, aus dem Dienste entlassen sind. Auf Grund der Klage eines Arbeiters schickte man einen General zur Untersuchung. Die Arbeiter halfen eifrig beim Aufdecken der Betrügereien.

Tukkum-Windau.

Wir theilen hiermit Ergänzungsdaten über den Bau der Bahn von Tukkum nach Windau mit. Die Kosten des Baues waren auf 4 300 000 Rbl., die Länge auf 104 Werst festgestellt worden; bezüglich des Baues sollte mit der Gesellschaft der Riga-Tukkumer Bahn verhandelt werden. Ausserdem hatte man den Bau der neuen Bahn eng verbunden mit dem Ausbau des Windauschen Hafens in der Erweiterung der Rigaschen Güterstation, deren Bau auf 720 000 Rbl. veranschlagt war. Wie das Gerücht geht, ist der Bau der Bahn aufgeschoben worden, weil man nach Prüfung der veranschlagten Ausgaben gefunden hat, dass die Ausgaben bedeutend, nämlich um 500 000 Rbl., verringert werden können.

Russische Tarifsammlung.

Die wichtige Arbeit des Herrn Witte von der Südwestbahn: „Prinzipien der Eisenbahntarife für den Gütertransport" ist kürzlich in Kiew in 2. vervollständiger Auflage erschienen. Dies Buch ist das einzige in unserer Russischen Litteratur, welches gewissenhaftes Studium der schwierigen und wichtigen Frage von den Tarifen ermöglicht. Alles früher hierüber von mir Gesagte passt natürlich auch auf die jetzige Auflage. Nur ein gründliches Studium der Theorie und der Praxis der Tarife kann in dieses Chaos Ordnung bringen und dahin führen, dass statt freier Willkür wissenschaftliche, von der Praxis streng innezuhaltende Prinzipien festgestellt werden. Die Witte'sche Arbeit ist daher eine unzweifelhaft nützliche und sehr dankbar anzuerkennen.

Eisenbahneinnahme im Januar 1885.

In dem Gesammtergebniss des Bahnbetriebes ist auch der Januarmonat dieses Jahres ein für das Russische Eisenbahnnetz günstiger gewesen. Bei einem Verkehr von 2 000 882 Passagieren (169 268 mehr als im Vorjahre), 158 356 Militärpersonen (4397 weniger als im Vorjahre), 736 752 Pud Eilgütern (229 082 Pud weniger als im Vorjahre) und 229 482 727 Pud Frachtgütern (13 197 264 Pud mehr als im Vorjahre) wurden insgesammt vereinnahmt 18 946 364 Rbl., was einer mittleren Wersteinnahme von 853 Rbl. gleichkommt und gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres eine Mehreinnahme von 1 171 569 Rbl. = 3,02 pCt. repräsentirt. Die mittlere Wersteinnahme pro Januar betrug in den Vorjahren:

1883	828 Rbl.	1880	717 Rbl.
1882	809 „	1879	800 „
1881	674 „	1878	811 „

Die diesjährige Januareinnahme erscheint um so günstiger, wenn man berücksichtigt, dass das zur Zeit 22 211 Werst betragende Bahnnetz sich seit dem Januar 1878 um 2 690 Werst und seit Januar 1883 um 754 Werst ausgedehnt hat.

Wladikawkasbahn.

Im Monat März wurde durch den Reichsrath die Noworossische Zweiglinie nach dem Hafen am Schwarzen Meere, Noworossisk, genehmigt und dabei der Wladikawkasbahn ein neues Statut zur bedingungslosen Annahme auferlegt, wie das gewöhnlich geschieht, wenn ältere Bahnen um den Bau von ihnen Verkehr zuführenden Zweigbahnen bei der Regierung einkommen.

Donetzbahn.

Angesichts der geringen Einnahme vom Betriebe war diese Bahn an den Rand des Verderbens gelangt und in Gefahr, in Liquidation treten zu müssen. Da hat nun die Krone derselben mit einem Darlehen von 529 846 Rubeln unter die Arme gegriffen und sie aus der Verlegenheit gerettet.

Stand der Arbeiten auf der Jekaterinenburg-Tjumenbahn.

Am 1. Januar 1885 war die Hälfte der zum Bau nöthigen Ländereien expropriirt.

Das Ausbauen und Ausrotten der Wälder wurde beendet, die Erdarbeiten wurden bis auf 64 000 Kubikfaden ($^1/_7$ des Ganzen), die Kunstbauten zu $^2/_3$ fertiggestellt.

Die Schwellen waren fast sämmtlich gelegt, die Schienen in Jekaterinenburg vorräthig und 110 W. gelegt. Der Telegraph war auf der ganzen Strecke fertig und in Thätigkeit. Kasernen, Wächterhäuser, Brunnen, Ueberfahrten ungefähr zur Hälfte fertig.

Stationsgebäude, steinerne Theile waren fertig.

Plattformen zum Lagern der Waaren, offene — von 190 Faden — waren 60, eingedeckte — von 168 — waren 12 fertig. Packhäuser — 80 Kubikfaden — 24 hergestellt. In den Depots für 30 Lokomotiven waren die Ständer für 14 fertig.

Von der Werkstätte in Jekaterinenburg sind ca. 75 pCt. und ihre Ausrüstung auch zu ca. 70 pCt. hergestellt.

Von Betriebsmitteln sind gestellt:

20tonnige Waarenlokomotiven	6	Stück
40 „ „	30	„
Waggons	389	„
„ mit Dienstabtheilungen	20	„
Halbwaggons, eiserne	320	„
Plattformen	100	„

Beim Flusse Typer werden die Hafenarbeiten fortgesetzt.

Stand der Arbeiten auf der Bahn Luninetz-Homel zum 1. März 1885.

Expropriation $^3/_4$ fertig. An Erdarbeiten $^1/_3$ vollendet. Brücken ca. 60 pCt. fertig. Kasernen, Wächterhäuser $^1/_5$ fertig. — Stationsgebäude im Bau in Homel, Pätschitza, Mosir, Wassilewitschi.

An Rollmaterial ist für die Charkow-Nikolajewbahn geliefert: 61 Plattformen; für die Jebinsko-Pinsker 2 Lokomotiven; für die Wilna-Rowno-Bahn bedeckte Waggons 10 Stück.

Liquidation der Murombahn.

Am 2. März 1885 hat der Kaiser befohlen, der Murom'schen Gesellschaft die Zahlung von 895 981 Rubel aufzugeben zur Befriedigung privater Kreditoren und die Berichtigung aller Forderungen der Regierung nachzuweisen.

Brasilianisches Bauholz.

In einem Bericht, welcher die in den Werkstätten der Belgischen Bahnen auf Verlangen der Gesellschaften Dyle und Bacalan ausgeführten Untersuchungen Brasilianischer Hölzer zum Zwecke des Eisenbahnbaues bespricht, werden eingehend die vergleichenden Versuche hinsichtlich der Festigkeit der bisher für den Bau der Wagen u. s. w. verwendeten einheimischen Hölzer im Vergleich zu den von oben genannter Firma eingeführten Brasilianischen Hölzer geschildert.

Es wurden vier Proben Brasilianischen Holzes untersucht, nämlich: Oleo, Peroba, Cedro und Vinbatico. Zum Vergleich wurden verwendet Esche und Eiche Europäischen Ursprungs, Teakholz aus Indien und Nordamerikanisches Pitchpine.

Die Probestücke hatten einen quadratischen Querschnitt von 10 cm Seitenlänge, wurden auf die Schneiden von zwei dreieckigen Stahlprismen in 1,048 m Entfernung gelegt und durch die Maschine System Kirkaldy der Gesellschaft der Belgischen Staatsbahnen belastet. Eine hydraulische Presse bewirkte die zunehmende Belastung und die Durchbiegungen wurden der Reihe nach bis auf $^1/_{10}$ mm gemessen und notirt.

Für jedes Holz wurden zwei Versuchsstücke geprüft und zwar das eine derartig, dass der Druck auf den Kern ausgeübt wurde, das andere derartig, dass das Kernholz sich der Druckseite gegenüber befand.

Diese Prüfung hat ergeben, dass im allgemeinen das Holz bei abgewendetem Kern widerstandsfähiger, bei gedrücktem Kern elastischer ist.

Aus den Versuchen hat man die Bruchfestigkeiten und die Elasticitätsgrenzen ermittelt und dieselben sind in der folgenden Tabelle mit den spezifischen Gewichten der Hölzer zusammengestellt:

Lfd. No.	Holzart	Spezifisches Gewicht	Bruchfestigkeit pro Quadratmillimeter kg	Elasticitätsgrenze pro Quadratmillimeter kg
1	Eiche	0,920	5,40	3,18
2	Esche	0,740	8,23	5,10
3	Pitchpine	0,666	6,10	3,90
4	Teakholz	0,750	7,10	4,73
5	Oleo	1,008	13,88	5,50
6	Peroba	0,838	9,93	6,30
7	Cedro	0,720	6,06	4,30
8	Vinkatico	0,720	7,07	4,70

Wenn man zunächst die vier ersten beim Wagenbau bisher verwendeten Hölzer vergleicht, so ersieht man, dass das Teakholz und Esche dem Eichenholz in Bezug auf Zähigkeit erheblich überlegen sind.

Das Pitchpine wird hauptsächlich überall da zu verwenden sein, wo erhöhte Ansprüche hinsichtlich der Leichtigkeit und Wohlfeilheit gestellt werden.

Bei den Brasilianischen Hölzern ist die grosse Widerstandsfähigkeit derselben bemerkenswerth. No. 5 Oleo (Oelbaum) hält die gewaltige Belastung von 13,88 kg pro Quadratmillimeter, nahezu das doppelte wie bei den bisher verwendeten Hölzern, ohne sichtbare Deformationen aus. Sein einziger Fehler ist das hohe spezifische Gewicht; bei dem Streben nach geringerem Gewicht der Konstruktion kann man statt dessen No. 6 Peroba verwenden, welches im Verhältniss zum Gewicht eine starke Beanspruchung zulässt. Die No. 7 und 8 Cedro (Cedernholz) und Vinbatico stehen immer noch über der mittleren Festigkeit der gebräuchlichen Hölzer, sie verbinden mit einer genügenden Elasticität eine hohe Bruchfestigkeit, welche sie zu zahlreichen Anwendungen in der Praxis geeignet erscheinen lässt. R. B.

(„Genie civil.“)

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LXIII.

Zu den Gegenständen, wenn auch nicht zu den Frachtgütern, welche hier in Amerika transportirt werden, gehören bewohnte Häuser; diese sind zuweilen zwei Stockwerke hoch. Man schiebt oder rollt sie häufig recht weit, durch mehrere Strassen. In Newyork sieht man derlei wohl seltener, die Holzhäuser sind auf den Aussterbeetat gesetzt, jedoch in den umliegenden Ortschaften kann man diese Art von Wohnungsveränderung oft beobachten.

Eine Kirche zu „moven“ ist ungleich schwieriger, in diesem Augenblicke (18. Juli 1885) kann man hier in Newyork das Schauspiel geniessen und sehen, wie eine nicht etwa ganz kleine Holzkirche um vermuthlich 90 Grad gedreht und gleichzeitig einige Fuss weit zurückgeschoben wird. Diese Kirche steht an der Ecke der 121. Strasse und 3. Avenue, Nordwest-Ecke, auf einem grossen eingezäunten Platze. Bisher war die Front, mit vier mächtigen Holzsäulen geziert, gen Osten nach der Avenue zu gerichtet. Nunmehr schwenkt man das Bauwerk und vorgestern stand es bereits im Winkel von 45 Grad, diagonal durch den grossen Platz. Ohne Zweifel wendet man es soweit, bis die Front der 121. Strasse zugekehrt und Raum für Neubauten an der Avenue gewonnen ist.

Kräftige Unterstützungen und einige Winden sind die Hülfsmittel der Unternehmer; die alten Grundmauern werden bereits niedergerissen, um Raum für die neuen zu gewinnen; sie ragten etwa 6 Fuss über das Niveau des Platzes empor.

In der Verlängerung der 2. Avenue Hochbahn baut man eine eiserne Brücke über den Harlem River und beabsichtigt, die Bahn in Morrisania (Stadttheil jenseits des River's auf dem Festlande) weiterzuführen. Die Brücke ist bald fertig, von der Hochbahn finden sich jedoch auf der Morrisania Seite erst wenige Felder vor.

Am Niagarafalle fand während der verflossenen Woche ein wichtiges Ereigniss statt. Wie in der Schweiz z. B. die Reichenbachfälle wenigstens bis 1857 (seitdem habe ich keine persönliche Erfahrung) nur für Geld von einem hölzernen Baue aus zu sehen waren, so hatten Spekulanten alle Aussichtspunkte auf den Niagarafall, soweit das Gebiet der Vereinigten Staaten reichte, in Beschlag genommen, und man soll 10 Dollar gebraucht haben, um nur einen Theil der wichtigsten Punkte betreten zu dürfen.

Der Staat Newyork, Souverän des in der Union liegenden Theiles, kaufte den Spekulanten die in früheren Jahren an diese Leute verschleuderten Aussichtspunkte für etwa $1^1/_2$ Millionen Dollar wieder ab und vor wenigen Tagen eröffnete der Gouver-

neur des Staates diese Reservation den Bewohnern des ganzen Erdballes zum freien Besuche für alle Zeiten.

Europäischen Amerika-Touristen wird diese Nachricht willkommen sein.

Sämmtliche fremden Kriegsschiffe haben den hiesigen Hafen verlassen, dafür ist die „Genesta“ von Queenstown in 21 Tagen gegen Westwinde (an einem Tage sogar Beilegen wegen Sturmes) mittelst eigener Segelkraft in Tompkinsville auf Staten Island eingetroffen.

Nur die „Genesta“ kommt von England zu der grossen Regatta „um den Becher der Königin“ (the Queen's cup) herüber. Dieser Becher wurde vor vielen Jahren durch eine Amerikanische Yacht in England gewonnen und die Engländer wollen ihn sich wieder holen. Die Yacht „Genesta“ wird gegen die beiden Amerikanischen Yachten „Puritaner“ und „Priscilla“ kämpfen. Letztere ist von Eisen.

Derartige internationale Wettkämpfe haben bekanntlich grossen Einfluss auf Verbesserungen im Schiffsbau.

Die „Genesta“ wird übrigens zur Regatta einen anderen Mast, ein anderes Bugspriet und grössere Segel erhalten. Sie erschien aber, den Statuten gemäss, auf eigenem Kiele mit eigener Segelkraft auf dem „starting point“.

Gestern früh gegen 3 Uhr, als es noch finster war, rannte eine Lokomotive, welche 5 Güterwaggons zog (Eilgut für das Seebad Long Branch) auf der Centralbahn für New Jersey in den Rahway River; die Bahn führt mittelst einer Drehbrücke über den Fluss und letztere war, eines Schiffes halber, geöffnet; der Nebel verhinderte den Führer die rothe Laterne zu sehen; wie er im Spitale zu Newark sterbend aussagte, hörte er wohl das warnende Läuten des Brückenwärters, aber zu spät.*)

Der Führer ist todt, der Heizer, welcher in das Wasser sprang, ist leicht verletzt, ein Kondukteur fehlt, vermuthlich ruht er auf dem Grunde des Flusses, von der Maschine festgehalten.

Gestern 3 Uhr N. hatten wir im Schatten 99 bis 101° F. auf Manhattan Island, je nach der Lage! Das sind 29⁷/₉ bis 30²/₃° R. bei ungeheuer feuchter Luft — Kongo-Atmosphäre. Die bereits 3 Tage lang anhaltende grosse Hitze forderte sehr viele Opfer, Sonnenstich.

Der Schiffsbauer John Roach, Erbauer des „Delphin“, hat sich fallit erklärt.

*) Sehr natürlich.

Die neue Verdingungs-Ordnung.

(Schluss aus No. 64.)

Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen.

§ 1. Persönliche Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit der Bewerber. Bei der Vergebung von Arbeiten oder Lieferungen hat niemand Aussicht als Unternehmer angenommen zu werden, der nicht für tüchtige, pünktliche und vollständige Ausführung derselben — auch in technischer Hinsicht — die erforderliche Sicherheit bietet.

§ 2. Einsicht und Bezug der Verdingungsanschläge u. s. w. Verdingungsanschläge, Zeichnungen, Bedingungen u. s. w. sind an den in der Ausschreibung bezeichneten Stellen einzusehen und werden auf Ersuchen gegen Erstattung der Selbstkosten verabfolgt.

§ 3. Form und Inhalt der Angebote. Die Angebote sind unter Benutzung der etwa vorgeschriebenen Formulare, von den Bewerbern unterschrieben, mit der in der Ausschreibung geforderten Ueberschrift versehen, versiegelt und frankirt bis zu dem angegebenen Termine einzureichen. Die Angebote müssen enthalten: a) die ausdrückliche Erklärung, dass der Bewerber sich den Bedingungen, welche der Ausschreibung zu Grunde gelegt sind, unterwirft; b) die Angabe der geforderten Preise nach Reichswährung, und zwar sowohl die Angabe der Preise für die Einheiten als auch der Gesammtforderung; stimmt die Gesammtforderung mit den Einheitspreisen nicht überein, so sollen die letzteren massgebend sein; c) die genaue Bezeichnung und Adresse des Bewerbers; d) seitens gemeinschaftlich bietender Personen die Erklärung, dass sie sich für das Angebot solidarisch verbindlich machen, und die Bezeichnung eines für Geschäftsführung und zur Empfangnahme der Zahlungen Bevollmächtigten; letzteres Erforderniss gilt auch für die Gebote von Gesellschaften; e) nähere Angaben über die Bezeichnung der etwa mit eingereichten Proben. Die Proben selbst müssen ebenfalls vor dem Bietungstermine mit eingesandt, und derartig bezeichnet sein, dass sich ohne weiteres erkennen lässt, zu welchem Angebot sie gehören; f) die etwa vorgeschriebenen Angaben über die Bezugsquellen von Fabrikaten. Angebote, welche diesen Vorschriften nicht entsprechen, insbesondere solche, welche bis zur festgesetzten Terminstunde bei der Behörde nicht eingegangen sind, welche bezüglich des Gegenstandes von der Ausschreibung selbst abweichen, oder das Gebot an Sonderbedingungen knüpfen, haben keine Aussicht auf Berücksichtigung. Es sollen indessen solche Angebote nicht ausgeschlossen sein, in welchen der Bewerber erklärt, sich nur während einer kürzeren als der in der Ausschreibung angegebenen Zuschlagsfrist an sein Gebot gebunden halten zu wollen.

§ 4. Wirkung des Angebots. Die Bewerber bleiben von dem Eintreffen des Angebotes bei der ausschreibenden Behörde bis zum Ablauf der festgesetzten Zuschlagsfrist bezw. der von ihnen bezeichneten kürzeren Frist (§ 3 letzter Absatz) an ihre Angebote gebunden. Die Bewerber unterwerfen sich mit Angabe des Angebots in Bezug auf alle für sie daraus entstehenden Verbindlichkeiten der Gerichtsbarkeit des Ortes, an welchem die ausschreibende Behörde ihren Sitz hat und woselbst auch sie auf Erfordern Domizil nehmen müssen.

§ 5. Zulassung zum Eröffnungstermin. Den Bewerbern und deren Bevollmächtigten steht der Zutritt zu dem Eröffnungstermine frei. Eine Veröffentlichung der abgegebenen Gebote ist nicht gestattet.

§ 6. Ertheilung des Zuschlags. Der Zuschlag wird von dem ausschreibenden Beamten oder von der ausschreibenden Behörde oder von einer dieser übergeordneten Behörde entweder im Eröffnungstermin zu dem von dem gewählten Unternehmer mit zu vollziehenden Protokoll oder durch besondere schriftliche Mittheilung ertheilt. Letzterenfalls ist derselbe mit bindender Kraft erfolgt, wenn die Benachrichtigung hiervon innerhalb der Zuschlagsfrist als Depesche oder Brief dem Telegraphen- oder Postamt zur Beförderung an die in dem Angebot bezeichnete Adresse übergeben worden ist. Trifft die Benachrichtigung trotz rechtzeitiger Absendung erst nach demjenigen Zeitpunkt bei dem Empfänger ein, für welchen dieser bei ordnungsmässiger Beförderung den Eingang eines rechtzeitig abgesendeten Briefes erwarten darf, so ist der Empfänger an sein Angebot nicht mehr gebunden, falls er ohne Verzug nach dem verspäteten Eintreffen der Zuschlagserklärung von seinem Rücktritt Nachricht gegeben hat. Nachricht an diejenigen Bewerber, welche den Zuschlag nicht erhalten, wird nur dann ertheilt, wenn dieselben bei Einreichung des Angebotes unter Beifügung des erforderlichen Frankaturbetrages einen desfallsigen Wunsch zu erkennen gegeben haben. Proben werden nur dann zurückgegeben, wenn dies in dem Anschreiben ausdrücklich verlangt wird, und erfolgt alsdann die Rücksendung auf Kosten des betreffenden Bewerbers. Eine Rückgabe findet im Falle der Annahme des Angebots nicht statt; ebenso kann im Falle der Ablehnung desselben die Rückgabe insoweit nicht verlangt werden, als die Proben bei den Prüfungen verbraucht sind. Eingereichte Entwürfe werden auf Verlangen zurückgegeben. Den Empfang des Zuschlagsschreibens hat der Unternehmer umgehend schriftlich zu bestätigen.

§ 7. Vertragsabschluss. Der Bewerber, welcher den Zuschlag erhält, ist verpflichtet, auf Erfordern über den durch die Ertheilung des Zuschlags zu Stande gekommenen Vertrag eine schriftliche Urkunde zu vollziehen. Sofern die Unterschrift des Bewerbers der Behörde nicht bekannt ist, bleibt vorbehalten, eine Beglaubigung derselben zu verlangen. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Verdingungsanschläge, Zeichnungen etc., welche bereits durch das Angebot anerkannt sind, hat der Bewerber bei Abschluss des Vertrages mit zu unterzeichnen.

§ 8. Kautionsstellung. Innerhalb 14 Tage nach der Ertheilung des Zuschlags hat der Unternehmer die vorgeschriebene Kaution zu bestellen, widrigenfalls die Behörde befugt ist, von dem Vertrage zurückzutreten und Schadenersatz zu beanspruchen.

§ 9. Kosten der Ausschreibung. Zu den durch die Ausschreibung selbst entstehenden Kosten hat der Unternehmer nicht beizutragen. Dazu bemerkt der Erlass „im übrigen“ noch folgendes: „Bei Lieferungen darf ein bestimmter Produktionsort nicht vorgeschrieben, insbesondere nicht der ausländische Ursprung der Waare zur Bedingung gemacht werden. Der Aufnahme einer Bemerkung über den Vorbehalt der Auswahl unter mehreren Mindestfordernden oder unter sämmtlichen Bewerbern in die Bekanntmachungen, welche bezüglich öffentlicher Ausschreibung erlassen werden, bedarf es nicht. Diejenigen Fälle, in welchen bei einem öffentlichen oder engeren Ausschreibungsverfahren die gewählten Unternehmer nicht die Mindestfordernden waren, sind in einer besonderen Anlage zu der Abnahmeverhandlung über die betreffende Rechnung zusammenzustellen, wobei die Stellung der Forderungen dieser Unternehmer zu den abgegebenen Minderforderungen zu bezeichnen ist und kurz die Gründe anzugeben sind, welche für die Wahl der betreffenden Unternehmer unter Ausschluss der Minderfordernden ausschlaggebend waren.“

Hieran schliessen sich die „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Hochbauten“, unter denen besonders die des § 7 hervorzuheben sind, in welchen u. a. gefordert wird, dass nur tüchtige und geübte Arbeiter bei den Arbeiten beschäftigt werden dürfen und „untüchtige“ Arbeiter auf Verlangen entlassen werden müssen.

Litteratur.

P. Stühlen's Ingenieur-Kalender, 21. Jahrgang für das Jahr 1886 unter Mitwirkung von R. M. Daelen, Civilingenieur in Düsseldorf und L. Grabau, Civilingenieur in Hannover, herausgegeben von Friedrich Bode, Civilingenieur in Hamburg. Verlag von G. D. Baedeker in Essen.

Der Kalender bietet dem Maschinen- und Hüttentechniker die nothwendigsten Tabellen, Regeln und Formeln, nach denen der praktische Dienst oder Vorkommnisse auf Reisen nicht selten Fragen an ihn stellen, die augenblicklich zu beantworten ihm meistens von besonderer Wichtigkeit sein wird. Um derartigen Fragen zu begegnen, ist auf die Mathematik, sowohl Geometrie wie Trigonometrie, als auch Stereometrie eingegangen; es folgen Mass- und Gewichtstabellen, Chemie, Mechanik, Hydraulik, Statik und Dynamik der Luft, Elasticität und Festigkeit; es ist dann das Wissenswertheste über einfache Maschinentheile, hydraulische Motoren, Wärme, Dampfkessel, Dampfmaschinen, Dampfhämmer, Eisenbahnen, Pumpen, Gebläse, Eisenhüttenkunde, Eisengiesserei, Gasfabrikation, Kraftbedarf und Leistung für verschiedene Fabrikationen, Bauwissenschaft und Elektrotechnik aufgeführt. Wesentlich umgearbeitet und vervollständigt sind namentlich die Abschnitte über Draht, Blech und Bandeisen, Riemscheiben, Bremsen, Zahnräder, Wärme, Heizung und Ventilation u. s. w.; neu hinzugetreten ist der von Professor Dr. R. Rühlmann in Chemnitz bearbeitete XXIII. Abschnitt „Elektrotechnik“.

Als weitere Neuerung ist ein Westentaschenbuch als II. Theil des Kalenders hinzugetreten. Denn da eine Erweiterung des Kalenders selbst nicht mehr durchführbar war, wenn derselbe noch bequem in der Brusttasche tragbar bleiben sollte, so wurde der mit sorgfältiger Auswahl auf 336 Seiten zusammengestellte reiche und werthvolle Inhalt dieser „Ergänzung des Kalenders“ in ein kleines für die Westentasche bestimmtes Format gebracht, um dadurch einen praktischen Gebrauch des Büchleins zu ermöglichen und dasselbe nicht minder bequem als den Kalender selbst stets zur Hand sein zu lassen. Dasselbe enthält ausser den wichtigsten mathematischen Tabellen eine Reihe von Gewichtstabellen für Walzeisen, Façoneisen und Röhren; ferner Tabellen über Querschnitt, Gewicht, Widerstands- und Trägheits-Moment verschiedener Walzeisen- und genieteter Trägerprofile, Angaben über Mass und Gewicht von Transmissionstheilen, Tabellen zum Abschnitt „Wärme“, die neuern Festsetzungen über die Prüfung der zum Dampfkesselbau dienenden Materialien, über Berechnung der Dampfkessel-Blechstärken und über Untersuchung der Leistung von Dampfkesseln und Dampfmaschinen; eine Anzahl technischer Rezepte, Auszüge aus Gesetzen u. a. m. Das Westentaschenbuch kann auch besonders bezogen werden und zwar zum Preise von 2 ℳ, während der Preis des Kalenders einschliesslich Westentaschenbuch für die Ausgabe A (in Ledereinband mit Klappe und Faberstift) 3,50 ℳ und für die Ausgabe B (in Brieftaschenform mit Gummiband und Faberstift) 4,50 ℳ beträgt.

Widmet sich nun das Werkchen auch nicht ausschliesslich dem Eisenbahnwesen, so glauben wir doch, dass es ihm gelingen wird, sich auch unter den Eisenbahntechnikern mannigfache Freunde zu gewinnen.

Miszellen.

Lebensversicherung in England.

In No. 40 d. Ztg. berichteten wir von dem Erbieten des Wochenblatts „Tit Bits“, den Erben des bei einem Eisenbahnunfall Verunglückenden, bei welchem die neueste Nummer dieses Blattes gefunden werde, eine Prämie von 100 £ zu zahlen. Der erste solche Fall ist jetzt eingetreten, indem der Wittwe eines Bahnbeamten der Great Northern Eisenbahn, welcher bei Gelegenheit einer von dem Maschinenpersonal dieser Bahn unternommenen Exkursion in Hatfield verunglückte, die versprochenen 100 £ gezahlt wurden, ungeachtet nach den Bedingungen Bahnbeamte eingentlich von der Zusage ausgeschlossen waren.

Aus Russland.

Das „Gesetzblatt“ enthält Kaiserliche Erlasse, durch welche die Expropriation des Terrains für den demnächst in Angriff zu nehmenden Bau der Eisenbahnen Wladikawkas-Petrowsk, Ssamara-Ufa, Romny-Krementschug und Homel-Briansk angeordnet wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Galizischer Gemeinschafts-Verkehr. Berichtigung eines Druckfehlers. Im Theil II, Heft 3 des Galiz. Gemeinschafts-Verkehrs vom 1. Mai 1885 wird der Frachtsatz der Klasse C in der Relation Husiatyn-Dzieditz (Seite 14) von 67,4 auf 107,4 kr. pro 100 kg berichtigt.

Der berichtigte Frachtsatz gelangt mit 1. September l. J. zur Anwendung.

Wien, den 18. August 1885. (1741)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
Namens der betheiligten Bahnen.

II. Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. werden zum Staatsbahntarif **Altona-Berlin** und zum **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandtarife**, Heft 1 bis 3, die Nachträge I herausgegeben.

Durch dieselben kommen für eine Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Berlin (Berlin-Dresdener und Berlin-Görlitzer Eisenbahn, ferner für mehrere Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen und für die Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn) und für einige Stationen des Direktionsbezirks Breslau ermässigte direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Altona, der Holsteinischen Marschbahn, der Eutin-Lübecker, der Lübeck-Büchener und der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn sowie neue direkte Entfernungen und Frachtsätze für mehrere neu eröffnete Stationen des Direktionsbezirks Breslau, zwischen Stationen der Mecklenburgischen Südbahn und der Güstrow-Plauer Eisenbahn einer- und mehreren Stationen des Direktionsbezirks Berlin andererseits und anderweite ermässigte Frachtsätze für Waren M. F. F. und M. S. B. mit sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Breslau und Berlin zur Einführung. Daneben werden die jetzt bestehenden Stückgut-Frachtsätze in der Mehrzahl der Verbandsrelationen durch anderweite theils ermässigte, theils erhöhte Tarifsätze ersetzt und kommen ausserdem mehrfache Berichtigungen und Aenderungen bisheriger direkter Entfernungen etc. zur Durchführung, welche in einzelnen wenigen Fällen auch mit Frachterhöhungen verbunden sind.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion und demnächst auch die betheiligten Verbandstationen.

Berlin, den 19. August 1885. (1742)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit der voraussichtlich von 1. Oktober l. J. erfolgenden Eröffnung der Linie Ludwigsstadt-Probstzella gelangen die Taxen, welche die Tarifhefte No. 2 und 3 des **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbandes**, nebst den bezüglichen Nachträgen, für den Verkehr der Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn, bezw. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a./M. einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits enthalten, zur Aufhebung.

Die Einführung neu berechneter Taxen wird demnächst besonders bekannt gegeben.

Hannover, den 18. August 1885. (1743)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. l. M. ist zum Badisch-Württembergischen Gütertarife vom 1. Mai 1882 der 10. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält ausser verschiedenen Ermässigungen von Tarifsätzen auch Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hoffenheim und solche der allgemeinen Tarifklassen für Schemmerberg im Verkehre mit Mannheim.

Der Nachtrag ist durch unsere Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 18. August 1885. (1744)
Generaldirektion.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband, Gütertarif, Theil II. Für den Artikel „feuerfeste Steine“ tritt für die Zeit vom 22. Juli bis 13. Oktober 1885 neuen Stils eine Frachtermässigung dahin ein, dass derselbe zur III. Kategorie des Ausnahmetarifs 6 des Deutsch-Mittelrussischen Verband-Gütertarifs, Theil I tarifirt wird. Die auf Seite 40 des zweiten Nachtrages zum genannten Tarif sub No. 261 für Chamottsteine bestehenden Frachtsätze im Verkehr mit Moskau treten für den gleichen Zeitraum ausser Kraft.

Bromberg, den 13. August 1885. (1745 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Zur zweiten Ausgabe des Anhanges II zum Deutsch-Russischen Gütertarif wird ein Berichtigungsblatt herausgegeben, welches von den Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen ist. Dasselbe enthält ausser Aenderungen in der Klassifikationsbezeichnung Frachtermässigungen, welche von sofort, und Frachterhöhungen, welche erst mit Gültigkeit vom 1. Oktober cr. n. St. in Kraft treten.

Bromberg, den 14. August 1885. (1746 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. August dieses Jahres gelangt im **Berlin-Sächsischen Verbandsgüterverkehre** zwischen Meissen und Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) für Steine des Ausnahmetarifs 5 in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Fracht-

satz von 0,46 *M.* pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 15. August 1885. (1747)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

An Stelle der **Seehafen-Ausnahmetarife** für den Verkehr zwischen:

a) Hamburg, Harburg, Bremerhaven, Geestemünde, Bremen einerseits und Regensburg trans., sowie Passau trans. andererseits vom 1. März 1882,

b) Hamburg (B.-H.) und Bergedorf einerseits und Regensburg trans., sowie Passau trans. andererseits vom 25. März 1882,

tritt am 1. September 1885 ein neuer Tarif in Kraft.

In denselben ist nicht nur die Bayerische Station Deggendorf einbezogen, sondern es sind auch Taxen für Mineralwasser und verschiedene Erweiterungen des Artikelverzeichnisses zur Einführung gebracht.

Die Taxen des bisherigen Ausnahmetarifs (2) für Wolle aller Art und Wollabfälle, sowie die Frachtsätze für die Artikel der seitherigen Ausnahmetarife 1 bis 7 im Verkehr von und nach Bergedorf kommen nunmehr zur Aufhebung; dieselben finden jedoch bis zum 30. September a. cr. noch Anwendung, insoweit die Frachtsätze der bezüglichen Klassen des allgemeinen Gütertarifs eine höhere Frachtberechnung ergeben.

Der fragliche Tarif ist auf den betreffenden Stationen einzusehen, resp. durch diese käuflich zu beziehen.

Hannover, den 11. August 1885. (1748)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zwischen Halle einerseits und Kirchenlamitz, Marktleuthen und Wiesau andererseits kommen von jetzt ab ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Erhebung, deren Höhe bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Magdeburg, den 16. August 1885. (1749)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. September cr. neuen Stils werden die Stationen Werchowje, Jeletz (Passagierstation), Jeletz (Waarenstation) und Lipezk der Orel-Gräsi Bahn in den im XV. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Verband-Gütertarif enthaltenen Ausnahmetarif XXI für Eier- etc. Transporte neu aufgenommen. Die Frachtsätze für Sendungen von Eiern, Eigelb und Eiweiss à 10 000 kg pro Wagen der Aufgabestation betragen bis Schnittpunkt (Wirballen)

	pro 100 kg (6,1 Pud)
von Werchowje	2,18 R.
„ Jeletz (Passagierstation) .	2,22 „
„ Jeletz (Waarenstation . .	2,24 „
„ Lipezk	2,24 „

Ab Wirballen gelten die in dem oben genannten Nachtrage angegebenen westlichen Schnittfrachtsätze.

Für Sendungen in Quantitäten von 5000 kg kommen die Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklasse A des Deutsch-Russischen Gütertarifs zur Anwendung.

Bromberg, den 11. August 1885. (1750 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. tritt der IV. Nachtrag zum Staatsbahn-Gütertarif **Elberfeld-Berlin** vom 1. Mai 1885 in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl, auch verzinkt u. s. w. des Spezialtarifs II nach Stettin transito und Ausnahmefrachtsätze für Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen u. s. w. für die Berliner Ringbahnstation Wedding.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen der Verbands-Verwaltungen zu haben.

Elberfeld, den 15. August 1885. (1751)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. September d. J. gelangt der IV. Nachtrag zum Oberhessisch-Hessischen Gütertarif zur Einführung.

Ueber dessen Inhalt ertheilen die Verbandsexpeditionen nähere Auskunft.

Giessen, den 17. August 1885. (1752)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Mit dem 1. September dieses Jahres werden zu dem Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarif vom 1. November 1883 Nachträge zu den Heften A 1—6 eingeführt.

Dieselben enthalten Frachtsätze für die Station Wittlich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Ausnahmefrachten für Eisen im Verkehre mit den Stationen 's Gravenhage und Leiden, sowie die bereits früher publizirten Ausnahmefrachten für Eisen von der Station Hellenthal; ferner Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Auch ist die Station Birthen der Nordbrabant-Deutschen Bahn in den Verkehr einbezogen. (Nachtrag 2 zu Heft A 6.)

Köln, den 16. August 1885. (1753)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. September d. J. gelangt zu dem vom 15. April d. J. ab gültigen **Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen** der Nachtrag 1 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. besonders ermässigte Ausnahmefrachtsätze für nachweislich zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern bestimmte Roheisensendungen.

Exemplare des Nachtrags sind durch die Güterexpeditionen der Verbands-Verwaltungen zu beziehen.

Elberfeld, den 13. August 1885. (1754)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. September l. J. tritt der Nachtrag XVI zu Theil II, Heft 3 und der Nachtrag IX zu Theil II, Heft 4 der Lokaltarife der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft.

Diese Nachträge — enthaltend geänderte Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahnen Peček-Zasmuk und Schwechat-Mannersdorf, ferner Berichtigungen — sind bei der Verkehrsdirektion in Wien I., Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1755 RM)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Sächsisch-Oesterr. Verband. Für Gurkentransporte, bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, treten bis zur Einführung im Tarifwege folgende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft u. zwar:

Von Driš nach Dresden-Altstadt	1,10 *M.*
Von Driš nach Dresden-Neustadt	1,15 „

pro 100 kg.

Wien, am 17. August 1885. (1756)
Betriebs-Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. September 1885 treten für den Oesterreichischen Elbeumschlags-Verkehr zu den Tarifen:

Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai

Nachträge I in Kraft.

Dieselben liegen bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, insbesondere aber bei der Unterzeichneten zur Einsicht, sowie zum Bezuge bereit.

Wien, am 13. August 1885. (1757)
Die General-Direktion.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 1. September 1885 tritt der Nachtrag V zu dem vom 1. Februar 1882 gültigen Ausnahmetarif für Zucker von Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands- und K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Reduzirte Frachtsätze für einzelne Relationen und Transporte bestimmter Gewichtsquantitäten, unter Aufhebung der für diese Relationen, beziehungsweise Transporte im Haupttarife, sowie in den Nachträgen I, II und IV hierzu enthaltenen Frachtsätze.

II. Aufnahme der Station Chybi der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können im Wege der Verbandstationen oder direkt bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 31. Juli 1885. (1758)
Die General-Direktion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 1. September d. J. tritt zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. März 1878 ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Ergänzung der Zusatzbestimmungen und neue Billet- und Gepäckfrachtpreise für den Verkehr der Haltestelle Zessel nach und von den Stationen Bralin, Kempen, Louisenhof, Perschau und Wilhelmsbrück.

Poln. Wartenberg, den 17. August 1885.
Direktion. (1759)

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. Oktober d. J. gelangt an Stelle des bezüglichen Tarifs vom 1. Dezember 1869

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

und der dazu erschienenen Tariftabellen vom 1. Januar 1875 ein neuer **Lokal-Personen- und Gepäcktarif** für die Oberhessischen Eisenbahnen zur Einführung, welcher theilweise Ermässigungen enthält.

Derselbe ist bei unserer Magazinsverwaltung zum Preise von 85 ₰ käuflich zu erhalten, auch ertheilt unser Tarifbüreau jede gewünschte Auskunft über dessen Inhalt.

Mit Einführung des neuen Tarifs erfolgt die Abrundung des Gepäckübergewichts von 10 zu 10 kg, desgleichen der überschiessenden Pfennige auf volle Zehntelmark, bei Erhebung der Gepäckfracht.

Giessen, den 16. August 1885. (1760)

Grossherzogliche Direktion.

IV. Lieferfristen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Mit Genehmigung des hohen K. K. Handels-Ministeriums No. 28946 ddto. 17. August l. J. wird die reglementarische Lieferfrist für alle Güter, welche innerhalb der Zeit vom 31. August bis inklusive 1. September l. J. auf der K. K. priv. Böhmischen Westbahn zur Beförderung gelangen, um zwei Tage verlängert.

Prag, am 19. August 1885. (1761)

Die Betriebsdirektion.

V. Submissionen.

Die Lieferung von 4 Stück Tender-Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen (für Nebenbahnen) soll vergeben werden. Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen, und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ Schreibgebühren verabfolgt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

„Preisgebot auf Lokomotiven"

bis zum 11. September cr. Vormittags 10 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Zuschlags - Ertheilung soll innerhalb 4 Wochen erfolgen.

Köln, den 18. August 1885. (1762)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

⚒ Zündstäbe ⚒

eigenes Fabrikat, für electrische Sprengungen mit Dynamit und Pulver, ohne Versager, sowie beste **Zündmaschinen** offerirt preiswerth.

Bergwerks-Direktor **Fr. Loegel**, Breslau, Brüderstr. 4.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

36 goldene und silberne Medaillen etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

GEBR. KÖRTING

Hannover

construiren und empfehlen

Pulsometer „Körting".

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Patent-Universal-Injectoren

mit Speisewasser-Vorwärmer.

12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Automat. Vacuum-Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.

Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate

für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

k=Klinkermauerwerk

BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Zweigfabriken unter gleicher Firma:

Halle a|S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen

zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten

von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 66. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren fur 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. August 1885.

Dieser Nummer liegt No. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Amerikanische Abonnementsbillets.

Bezüglich der Amerikanischen Eisenbahnbillets veröffentlicht der „Genie civil" aus der Zuschrift eines Bostoner Ingenieur D. Woods folgendes:

Diese Billets werden zu je 500 oder 1 000 Stück in zwei Streifen durchlocht in kleinen Büchern, welche pro Seite 20 Stück enthalten, verkauft und sind nur gültig wenn sie von dem Schaffner aus dem Buch abgetrennt werden. Die Eisenbahngesellschaften gewähren den Käufern dieser Billetbüchlein eine ziemlich erhebliche Preisermässigung, welche sich durch den Erwerb in einer ähnlichen Lage befinden, wie die Abonnenten für gewisse Linien der Französischen Bahnen. Im Staate Massachusets, welcher ungefähr 4 000 km Eisenbahnen im Betrieb verschiedener Gesellschaften besitzt, beträgt der Preis des einfachen Billets am Schalter pro Kilometer 5,6 bis 12 ₰, das „Mileage ticket", Meilenbillet, kostet dagegen nur 4,8 ₰, wobei die kleinste zu durchfahrende Entfernung auf 3 km angenommen ist. Dieses Billetbuch gilt zwischen allen Stationen der Linie und Zweigbahnen.

Bei dem Stadtbahnbetrieb werden gleichfalls derartige „Meilenbillets" in Posten von 10 Billets mit 10 pCt. Preisermässigung und von 20 Billets mit 20 pCt. Ermässigung ausgegeben. Diese erhebliche Herabsetzung erklärt sich aus dem hartnäckigen Konkurrenzkampf, welchen die verschiedenen Gesellschaften besonders in der Nähe der grossen Städte gegeneinander führen. Abgelöst ist das Billet werthlos. Ausserdem werden auch persönliche Abonnements von einer Station zu einer anderen mit drei- und sechsmonatlicher Gültigkeit nach nachstehendem Muster ausgegeben:

3m	B. & A. R. R.	146
7	1280	1

Continuous Passage. Forfeited if detached.

3m	B. & A. R. R.	146
7	1280	1

Continuous Passage. Forfeited if detached.

Diese kosten nur 2 ₰ pro Kilometer. Sie sind gleichfalls in kleine Bücher geheftet und enthalten 2 Billets pro Seite. Das Buch lautet auf den Namen, ist mit Datum versehen und für 162 Reisen während der angegebenen Zeit von drei oder sechs Monaten gültig.

Einige Gesellschaften geben auch ausserdem zur Erleichterung des Geschäftsverkehres den Geschäftsreisenden Kilometerbillets für das Gepäck und gestatten denselben auf billige Weise Musterkoffer von 100 bis 200 kg mitzunehmen. R. B.

Aus dem Deutschen Reich.

Anerkennung des eisenbahnseitig an die Güterwagen angeschriebenen Datums der Feststellung des Eigengewichts seitens der Deutschen Zollbehörden.

Nach den Bestimmungen über die Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts von in Eisenbahnwagenladungen eingehenden Massengütern kann von der Verwiegung des leeren Wagens dann abgesehen werden, wenn das von der Eisenbahnverwaltung ermittelte Eigengewicht, sowie das Datum dieser Feststellung an den Wagen angeschrieben ist, und seit der Feststellung desselben nicht mehr als zwei Jahre verflossen sind. Es sind Zweifel darüber entstanden, ob angesichts dieser Bestimmung das an den Güterwagen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen angeschriebene Revisionsdatum ohne weiteres auch als Datum der Feststellung des Eigengewichts der Wagen anzusehen, oder ob eine besondere, auf das Datum der Gewichtsfeststellung lautende Anschreibung zu verlangen sei. Der Herr Finanzminister hat nach stattgehabter Erörterung dieser Frage im Einverständniss mit dem Herrn Reichskanzler sich für die erstere Alternative entschieden. Es soll daher unbeschadet der vorgeschriebenen Kontrollmassregeln zur Prüfung der fortdauernden Richtigkeit des angeschriebenen Gewichts das an den Güterwagen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen angeschriebene Revisionsdatum ohne weiteres auch als Datum der Feststellung des Eigengewichts der Wagen angenommen werden. Diese Bestimmung soll gleiche Anwendung bei den Güterwagen der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden ausländischen Bahnen finden. Zu dem Zweck ist den Zollbehörden ein Verzeichniss dieser ausländischen Bahnen mitgetheilt worden, welches 46 einzelne Eisenbahnverwaltungen umfasst.

Tarifermässigungen.

Die Höhe der Tarife im Stückgüterverkehr hat bekanntlich die Forderung vielfach auftauchen lassen, dass diese Tarife — mindestens für gewisse Artikel — ermässigt werden müssten. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat vor einiger Zeit schon demgemäss die Königlichen Eisenbahndirektionen aufgefordert, diejenigen Artikel zu bezeichnen, für welche das öffentliche Verkehrsbedürfniss eine Tarifermässigung dringend erforderlich macht. Die Königlichen Eisenbahndirektionen haben deshalb von Sachverständigen ihres Bezirks Gutachten über diese Frage eingeholt, und ebenso auf Grund der eingegangenen Berichte Konferenzen von Sachverständigen berufen, in welchen die gestellten Anträge motivirt und entgegenstehende Interessen zur Aussprache gelangen sollten. Eine solche Konferenz hat nach dem „B. A." am 18. d. M. im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unter Leitung des Ober-Regierungsraths Heinsius und des Regierungsraths Krönig stattgefunden. Die Vertreter der Staatsbahnverwaltung theilten dabei mit, dass in den vorher eingelieferten Gutachten über 90 Artikel bezeichnet worden seien, für welche eine Ermässigung der Stückguttarife wünschenswerth sei. Von einer so weitgehenden Ermässigung, die der Einführung einer zweiten Stückgutklasse thatsächlich gleichkommen würde, könne aber nicht die Rede sein, es handle sich nur um einzelne Ausnahmetarife, für deren Nothwendigkeit triftige Gründe angeführt und insbesondere erwiesen werden müsste, dass davon die Existenz oder das Gedeihen ganzer Erwerbsklassen abhänge. Bei der Schwierigkeit, einen solchen Nachweis zu liefern, mussten sich die Debatten auf einige wenige Artikel beschränken und schliesslich einigte sich die Konferenz dahin, für drei Arten von Stückgütern, nämlich künstliche Düngemittel, Sämereien (auch Getreide) in Säcken und Tonnen und eine Reihe von Eisenwaaren Ausnahmetarife als dringend nothwendig zu bezeichnen. Die Frage, ob die Ermässigung nur für grössere Entfernungen oder für alle Entfernungen zu gewähren sei, wurde dahin entschieden, dass bei Düngemitteln und Eisenwaaren für alle Entfernungen Tarifermässigungen erwünscht seien, in betreff der Sämereien waren jedoch die Ansichten getheilt, da Saatgüter meist aus grossen Entfernungen bezogen zu werden pflegen. — Eine in Strassburg am 6. d. M. abgehaltene Besprechung zwischen Bahndirektoren und Kaufleuten lehnte jede Frachtermässigung ab, da in Elsass-Lothringen ein Bedürfniss dafür nicht vorliege.

Preussische Staatseisenbahnen: Personalien.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht: den Geheimen Regierungsrath Tellkampf in Altona zum Ober-Baurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe, und den Regierungsrath Becher in Altona zum Ober-Regierungsrath zu ernennen; beide Herren sind mit der Wahrnehmung der Geschäfte von Abtheilungsdirigenten bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona definitiv betraut worden. Der Eisenbahn-Betriebsinspektor Matthiessen in Flensburg ist zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe IV. Klasse und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Krause in Altona und Bartels in Breslau sind zu Regierungs- und Bauräthen ernannt worden. Dem Eisenbahndirektor Matthiessen ist die Stelle des Direktors bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Flensburg, und dem Regierungs- und Baurath Krause die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona verliehen worden. — Zu Regierungsräthen sind ernannt worden: die Eisenbahndirektoren Kolbe, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, Ostermann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) in Köln, Krahmer, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Direktionsbezirk Bromberg) in Stettin und Weymann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln, sowie der Regierungsassessor Meyer, kommissarischer Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Halberstadt.

Umtausch der Thüringer Eisenbahn-Stammaktien Lit. B, Serie A (Gotha-Leinefelde).

Laut Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt ist der Umtausch von Stammaktien Lit. B Serie A der Thüringischen Eisenbahngesellschaft (Gotha-Leinefelde) bis auf weiteres mit der Massgabe gestattet, dass es der Königlichen Staatsregierung vorbehalten bleibt, demnächst den Zeitpunkt für die Einstellung des Umtausches endgültig festzusetzen. Auf diejenigen Stammaktien Lit. B Serie A, welche nicht umgetauscht werden, werden die garantirten Zinsen von 4 pCt. nur bis zum Eintritt der Liquidation der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zur Zahlung gelangen

Schleswigsche Eisenbahn.

Die Inhaber der 4½ pCt. Obligationen dieser Gesellschaft, welche eine Herabsetzung des Zinsfusses dieser Obligationen auf 4 pCt. vom 1. Juli 1886 ab nicht anzunehmen geneigt sind, sondern Baarrückzahlung der Obligationen verlangen, werden durch Bekanntmachung des Finanzministers darauf aufmerksam gemacht, dass sie ihre diesbezüglichen Anträge spätestens bis 4. September cr. schriftlich bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg anzubringen haben.

Eisenbahn Stockheim-Eichicht.

Aus Coburg wird geschrieben: Im benachbarten Grenzstädtchen Lichtenfels hat eine Konferenz von höheren Betriebsbeamten der Bayerischen, Preussischen, Thüringischen und Sächsischen Bahnverwaltungen stattgefunden. Hauptgegenstand der Berathung war die Regelung des Güterverkehrs auf der neuen Eisenbahnstrecke Stockheim-Eichicht, welche bekanntlich in ihrer ganzen Länge am 1. Oktober eröffnet werden soll. Es verlautet, dass nicht weniger als 12 Güterzüge, je 6 in beiden Richtungen, den voraussichtlich sehr bedeutenden Güter- und Personenverkehr bewältigen, und dass Schnellzüge (wie bereits in No. 64 d. Ztg. erwähnt) erst mit dem nächsten Sommerfahrplan eingerichtet werden sollen.

Abstempelung von Retourbillets.

Die Stationsvorstände der Preussischen Staatsbahnen sind angewiesen worden, Inhaber von Retourbillets, bei welchen letzteren die Abstempelung vor Antritt der Rückreise vorgeschrieben ist, dieselbe aber aus Unkenntniss oder wegen Verspätung versäumt wurde, von der Mitfahrt nicht auszuschliessen, sondern in solchen Fällen statt der Abstempelung am Zuge einen Vermerk auf der Rücksiete des Billets zu machen oder, wenn auch hierzu keine Zeit mehr, die Abstempelung auf einer der nächsten Stationen, wo der Zug genügenden Aufenthalt hat, aufzugeben.

Zur Verdeutschung der Fremdwörter in der Amtssprache

schreibt das „Centralblatt der Bauverwaltung": „Es ist unsern Lesern bekannt, dass die Bestrebungen zur Reinigung der Deutschen Sprache auch in dem Amtsbereich des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bereits seit langer Zeit nach Möglichkeit unterstützt werden. So sind u. a. in den umfangreichen, vor kurzem erlassenen neuen Bestimmungen über das Verdingungswesen die entbehrlichen Fremdausdrücke, welche sich in dem alten Wortlaut in grosser Zahl vorfanden, durch entsprechende Deutsche Bezeichnungen ersetzt worden. Neuerdings hat nun der Herr Arbeitsminister in einem die Form der amtlichen Berichte betreffenden Erlasse den nachgeordneten Behörden ausdrücklich den Wunsch kundgegeben, dass in den Berichten derselben, „soweit gleichbedeutende Deutsche Ausdrücke zur Verfügung stehen und nicht amtlich festgestellte oder solche Bezeichnungen in Frage kommen, welche im Laufe der Zeit in die Deutsche Sprache aufgenommen sind", die Anwendung von Fremdwörtern thunlichst vermieden werden möge". (Vergl. auch die in No. 62 d. Ztg. S. 775 enthaltene Mittheilung.)

Flensburg-Kappelner Eisenbahn.

Am 20. d. M. ist von der schmalspurigen Eisenbahn Flensburg-Kappeln die 10 km lange Theilstrecke Flensburg-Glücksburg mit den Zwischenhaltestellen Windloch, Kauslund, Wees und Rothenhaus für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld.

Die an der Strecke Scherfede-Holzminden belegene Station Borgholz, welche bis jetzt für den Personen- und Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen und Reisegepäck eröffnet ist, wird am 15. September d. J. auch für die Beförderung von lebenden Thieren eröffnet werden.

Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft.

In das Handelsregister wurde die Aktiengesellschaft Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft mit dem Sitze in Dahme eingetragen. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und der Betrieb einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Dahme nach Uckro an der Berlin-Dresdener Eisenbahn. Das Grundkapital beträgt 700 000 *M.* Dasselbe wird durch Ausgabe von 700 Stück auf den Inhaber lautende Aktien à 1 000 *M.* aufgebracht, welche zur Hälfte Aktien Litt. A. und zur Hälfte Aktien Litt. B. sind. Ein Theil des zu erwartenden Reinertrages wird alljährlich nach Beschluss der Generalversammlung unter die Aktionäre als Dividende vertheilt und zwar erhalten: a) vorerst die Inhaber der Aktien Litt. B. 4 pCt. des Nominalbetrages ihrer Aktien, b) was nach Deckung dieser 4 pCt. übrig bleibt, wird unter die Aktien Litt. A. bis zur Höhe von 4 pCt., c) der Rest unter die Aktien Litt. A. und B. derartig vertheilt, dass die Inhaber der Aktien Litt. A. $^2/_3$ und die Inhaber der Aktien Litt. B. $^1/_3$ dieses Restes erhalten. Im Falle einer Liquidation der Gesellschaft sind die Aktien Litt. B. vor den Aktien Litt. A. aus dem Gesellschaftsvermögen zu decken.

Projekt Eppstein-Königstein-Homburg.

Vom Taunus wird geschrieben, dass sich ein Komitee gebildet hat, welches den Zweck verfolgt, eine Eisenbahnverbindung von Eppstein über Königstein nach Homburg (bezw. Oberursel) herzustellen, und wäre damit auch eine Zahnradverbindung von Königstein nach dem Feldberg projektirt.

Internationale Telegraphenkonferenz in Berlin.

Die Annahme des einheitlichen Tarifs im Telegraphenverkehr. Die Tarifkommission der Telegraphenkonferenz gelangte nach mehrtägigen auf das Gründlichste durchgeführten Debatten zu einem wichtigen Beschlusse: Das System des einheitlichen Tarifs sowohl für den Terminal- als auch für den Transitverkehr wurde unter einigen, die Deutscherseits vorgeschlagenen Tarifsätze erhöhenden Modifikationen, mit grosser Majorität angenommen. Die Bestrebungen auf Ermässigung der Kabelgebühren für den weiten überseeischen Verkehr, namentlich nach China, Japan, Australien, Ostindien, verheissen gleichfalls Erfolg.

In der Sitzung vom 22. d. M. hat die Konferenz die Annahme des einheitlichen Tarifsystems für ganz Europa beschlossen und wurden in derselben Sitzung noch verschiedene Nebenfragen erledigt. Unter denselben ist besonders der Beschluss von Interesse, dass künftig die Bezeichnung des Bestimmungsorts für ein Wort gerechnet werden soll, auch wenn begleitende Zusätze zur näheren Bezeichnung erforderlich sind. Danach wird z. B. Frankfurt an der Oder nicht mehr für vier, sondern künftig nur für ein Wort gerechnet werden. Diese von vielen Seiten gewünschte und beantragte Entscheidung wird gewiss in den weitesten Kreisen mit Genugthuung aufgenommen werden als ein neuer Beweis des guten Geistes, von welchem der in der Deutschen Reichshauptstadt tagende internationale Telegraphenkongress erfüllt ist.

26. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure zu Stettin.

Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure, welche vom 17. bis 19. d. Mts. in Stettin tagte, und deren Programm wir bereits in No. 56 S. 705 d. Ztg. mitgetheilt haben, war zahlreich besucht. — Die I. Gesammtsitzung wurde am 17. d. Mts. durch den Vorsitzenden, Herrn Maschinenfabrikant Becker-Berlin, mit herzlichen Worten der Begrüssung eröffnet, worauf im Namen der Staatsregierung und der Provinz Pommern der Herr Oberpräsident v. Behr-Negendank die Deutschen Ingenieure in der Stadt Stettin willkommen hiess. Nach ihm sprach Herr Oberbürgermeister Haken, welcher bat die Versicherung entgegen zu nehmen, dass die Stadt den Verein Deutscher Ingenieure gern in ihren Mauern sähe. Als Vertreter der Kaufmannschaft rief sodann Herr Kommerzienrath Haker den Versammelten ein herzliches Willkommen zu.

Demnächst erstattete Herr Generalsekretär Peters-Berlin den Geschäftsbericht für 1884: Die Mitgliederzahl ist von 4 835 auf 5 177 gestiegen, die Zahl der Bezirksvereine beträgt 29. Den Verein haben seit der 25. Hauptversammlung nachfolgende Arbeiten beschäftigt: 1. Prüfung der Industrie-Schutzgesetze (Patent-, Marken- und Musterschutz) und ihre Handhabung. 2. Die Berechtigung der Realgymnasien. 3. Die Werkstattausbildung der Maschinentechniker. Ferner ist eine den Eintritt Deutschlands in die „Union zum Schutze des gewerblichen Eigenthums" betreffende Eingabe an den Reichskanzler gerichtet worden. An der Entstehung und weiteren Entwickelung des Centralverbandes Preussischer Dampfkesselvereine theilzunehmen und dadurch sein Interesse an der Gestaltung dieses wichtigen Zweiges des industriellen Lebens von neuem zu bethätigen, hatte der Verein durch mehrere Vertreter Gelegenheit. Von seiten des Königlich Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten erhielt der Verein die Aufforderung, an der Berathung der Grundlagen des Submissionswesens theilzunehmen, eine Aufforderung, der durch Entsendung mehrerer Vertreter gern entsprochen wurde. — Das Leben in den 29 Bezirksvereinen ist ein sehr reges und fruchtbares gewesen; durch Vorberathung in Kommissionen ist namentlich den Vorlagen des Vorstandes eine sorgfältige Prüfung zu theil geworden und auch sonst haben die Arbeiten der Bezirksvereine reiche Anregung auf dem mannigfaltigen Gebiete der technischen Wissenschaft und Praxis gegeben.

Hieran schlossen sich die Vorträge von Dr. Delbrück: Ueber die Entwickelung der Deutschen Cementindustrie und über die Methoden der Untersuchung des Cements unter Vorführung der dazu erforderlichen Apparate, sowie von Direktor Haack: Ueber die Entwickelung des Eisen- und Stahlschiffbaues in Deutschland im allgemeinen, sowie über den Schiffbau Stettins im besonderen.

In der am folgenden Tage, den 18. d. Mts. abgehaltenen Sitzung, in welcher man sich ausschliesslich mit inneren Vereinsangelegenheiten beschäftigte, wurde die Neuwahl des Vorstandes vorgenommen und Gärtner (Buckau) zum I., Professor Bach (Stuttgart) zum II. Vorsitzenden gewählt. Zum Vorort für die nächste Versammlung wurde Coblenz bestimmt. Die Präsenzliste der Versammlung wies 280 Theilnehmer auf.

Am 19. sprach Herr A. Martens: Ueber neuere Festigkeits-Prüfungsmaschinen; der von Herrn Dr. Fischer zugesagte Vortrag: Ueber Ausnutzung der Wärme im Dampfkesselbetriebe, musste von der Tagesordnung abgesetzt werden, da der Herr Vortragende durch Krankheit am Erscheinen verhindert war. Nach weiteren technischen Mittheilungen einzelner Mitglieder und nachdem der Herr Vorsitzende der Stadt Stettin, der Presse, den Vortragenden, dem Vorstand des Konzert- und Vereinshauses und dem Pommerschen Bezirksverein seinen Dank ausgesprochen, wurden die Verhandlungen geschlossen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4372 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu der neuen, die auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalladeprofile in Buntdruck darstellenden Karte nebst zugehörigem Verzeichnisse (abgesandt vom 18. bis 25. d. Mts.).

No. 4435 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 4456 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinigung des Güter-Expeditionsdienstes auf Station Oppeln (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4462 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. Begleitschreiben zu dem II. Entwurf des Uebereinkommens, betreffend die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 4494 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die in der Frankenwährung zu bewirkenden Ausgleichungen der Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4499 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kassirung einer Vereins-Karte (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz: Generalversammlung.

Die am 8. August d. Js. in Leipzig stattgehabte Generalversammlung der Aktionäre, in welcher über den Verkauf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn an den Staat Beschluss gefasst werden sollte (vergl. No. 50 d. Ztg. v. 1. Juli 1885 S. 639), ist resultatlos verlaufen, da es an einer genügenden Vertretung des Aktienkapitals fehlte. Eine anderweite Generalversammlung ist auf den 9. September d. Js. einberufen worden. Der Beschluss derselben wird ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Aktien gültig sein.

Projekt Pirk-Hof.

Das neue Projekt für diese Linie (vergl. No. 60 d. Ztg. v. 5. Aug. 1885 S. 749) nimmt die Endpunkte nicht in Pirk und Hof, sondern in Weischlitz, der ersten Station nördlich von Pirk, und Feilitzsch, der ersten Haltestelle nördlich von Hof, an. Die Steigungen sollen sich bis zum Maximum von 1 : 90 ermässigen, auch sollen Kurven mit ungewöhnlich kurzen Radien vermieden sein. Da an Kunstbauten nur ein Tunnel von ca. 500 m Länge in Aussicht genommen ist, so glaubt man, dass die Bahn billig und in kurzer Zeit herzustellen sein wird. Die neue Linie soll die Entfernung von Plauen oberer Bahnhof bis Hof um 15 km, die von Plauen unterer Bahnhof nach Hof aber um 17 km abkürzen. Die Betheiligten hoffen um so mehr auf Ausführung der Linie, als die alte Strecke Plauen-Hof über Mehltheuer-Reuth den Schneeverwehungen in besonderem Masse ausgesetzt sei. Am 9. August d. Js. haben mehrere Komiteemitglieder die Trace der neuen Linie — welche richtiger Weise Weischlitz-Feilitzsch zu benennen sein würde — speziell besichtigt.

Bahnprojekt für das Müglitzthal und den Lockwitzgrund.

Das alte Projekt einer Bahn von der Dresden-Bodenbacher Linie (Station Mügeln) im Müglitzthal aufwärts nach Glashütte und Geising wird neuerdings wieder vielfach ventilirt. Gegenwärtig ist man aber bestrebt, dieses Projekt mit dem einer Bahn für den Lockwitzgrund zu vereinigen, dergestalt, dass die Bahn nicht in Mügeln, sondern nördlich in Niedersedlitz von der Bodenbacher Linie ausmünden und zunächst im Lockwitzgrund aufwärts über Lockwitz, Kreischa, Lungkwitz nach Reinhardtsgrimma und von da über die Höhe nach Glashütte und Geising im Müglitzthal führen soll. Da besonders das obere Müglitzthal eine sehr entwickelte Industrie besitzt — es befinden sich dort zahlreiche Holzschleifereien — und die Bahn auch sonst volkreiche Ortschaften berührt, so ist nicht ausgeschlossen, dass sie eine angemessene Verzinsung erbringen würde. Auch würde sich der Touristenverkehr von Dresden nach Böhmen (Mückenthürmchen, Teplitz), der jetzt fast nur der Linie Hainsberg-Kipsdorf zu Gute kommt, grossentheils der neuen Linie zuwenden. Eine bezügliche Petition soll demnächst an das Königliche Finanzministerium abgesendet werden.

Unterstützungskassen-Abschluss. Statistisches über Lebens- und Dienstalter der Beamten.

Der jüngst erschienene Rechnungsabschluss der Unterstützungskasse für Beamte der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, des Staatseisenbahn-Neubaues, des Strassen- und Wasserbaues sowie der Forstverwaltung pro 1884 bietet einige interessante statistische Mittheilungen über das Lebensalter etc. der Eisenbahnbeamten. Der Kasse gehören alle Staatseisenbahn-Beamten im eigentlichen Sinne an, also nicht die Arbeiter und ebensowenig diejenigen höheren Beamten, denen Staatsdiener-Eigenschaft beigelegt ist. Die Mitgliederzahl beläuft sich im ganzen auf 9 268, davon sind Eisenbahnbetriebs-Beamte 8 210. Von letzteren wurden im Jahre 1884 in den Ruhestand versetzt 78 oder 0,95 pCt. (im Jahre 1883 95 oder 1,15 pCt.) und zwar im durchschnittlichen Lebensalter von 58,3 Jahren und im durchschnittlichen Dienstalter von 26,1 Jahren (1883 57,9 und bezl. 25,9 Jahren). Nach den Dienstzweigen getrennt erreichten von den im Jahre 1884 Pensionirten durchschnittlich

die Beamten			
der Hauptverwaltung mit Werkstätten	(1 Person)	72 Lebensjahre	33,1 Dienstjahre
des Maschinen-Betriebsdienstes .	(5 Personen)	57,7 „	24,7 „
des Fahrdienstes .	(13 „)	50,1 „	19,6 „
der Bahnunterhaltung	(29 „)	62,0 „	31,2 „
des Stationsdienstes	(30 „)	57,9 „	24,1 „

Die der Kasse angehörenden im Jahre 1884 pensionirten Strassenbau-Beamten erreichten wesentlich höhere Altersstufen, nämlich durchschnittlich 67,6 Lebensjahre und 37,6 Dienstjahre.

Von den Staatseisenbahn-Betriebsbeamten sind im Jahre 1884 gestorben 131 oder 1,59 pCt. (1883 120 oder 1,46 pCt.) und zwar in dem durchschnittlichen Lebensalter von 49,6 Jahren und in einem durchschnittlichen Dienstalter von 15,7 Jahren. Das höchste Alter erreichten auch hier die Beamten der Bahnunterhaltung mit 51,6 Lebens- und 17,0 Dienstjahren. Dann folgen die Beamten des Stationsdienstes mit 51,5 Lebens- und 16,1 Dienstjahren, dann die Beamten des Maschinen-Betriebsdienstes mit 46,1 Lebens- und 16,0 Dienstjahren. Das geringste Alter wurde erreicht von den Fahrdienst-Beamten (45,6 und bezl. 13,7 Jahre) und von den Beamten der Hauptverwaltung mit Werkstätten (46,3 bezl. 10,8 Jahre). Von den bereits vorhandenen Invaliden verstarben 46 (im Jahre 1883 56) nach einer durchschnittlichen Unterstützungsdauer von 5 Jahren 5 Monaten (1883 5 Jahren).

Der Bestand der Kasse belief sich übrigens Ende Dezember 1884 auf 8 256 800 ℳ 60 ₰ (Ende Dezember 1883 7 936 648 ℳ 42 ₰). Die laufenden Einnahmen stellten sich 1884 auf 1 021 619 ℳ 87 ₰, darunter ergaben die Jahresbeiträge der Mitglieder 283 782 ℳ 21 ₰, die Beiträge des Königlichen Finanzministeriums und der Privatbahngesellschaften 370 294 ℳ 34 ₰ und die Zinsen 280 143 ℳ 05 ₰. Demgegenüber stellten sich die laufenden Ausgaben auf 769 933 ℳ 68 ₰ = 75,4 pCt. der Einnahmen. Im Jahre 1883 wurden 881 027 ℳ 41 ₰ vereinnahmt und 692 860 ℳ 91 ₰ (also 78,6 pCt. der Einnahmen) verausgabt. Die Mehreinnahme pro 1884 erklärt sich in der Hauptsache daraus, dass das Finanzministerium den Staatsbeitrag von 30 ℳ auf 40 ℳ pro Kopf erhöht hat, wodurch die Beiträge der Verwaltungen um 93 115 ℳ 34 ₰ gestiegen sind.

Der Personen- und Güterverkehr der Pariser Bahnhöfe im Jahre 1884.

Das „Bulletin du ministère des travaux publics“ gibt in der nachstehenden Tabelle ein anschauliches Bild des Verkehrs der Bahnhöfe von Paris im Jahre 1884.

Bezeichnung der Bahnhöfe	Personenverkehr		Güterverkehr	
	abgegangen	angekommen	Versand	Empfang
Nördliches Netz.				
Nordbahnhof	2 997 986	2 963 826	420 352	2 009 004
Oestliches Netz.				
Ostbahnhof	3 099 870	2 995 502	268 952	800 680
Vincennes-Bahnhof . .	4 245 495	3 992 212	29 357	61 849
Westliches Netz.				
St. Lazarus-Bahnhof . .	11 921 862	11 676 999	29 437	20 667
Batignolles-Bahnhof . .	5 144	552	504 435	899 086
Montparnasse-Bahnhof .	1 878 241	1 828 869	6 765	10 104
Vaugirard-Bahnhof . .	1 811	58	121 997	343 105
Orléans-Bahn.				
Orléans-Bahnhof . . .	1 172 543	1 343 357	782 359	1 197 598
Sceaux-Bahnhof . . .	1 032 920	881 952	20 607	30 662
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn				
Lyoner Bahnhof . . .	1 971 993	1 937 781	62 536	59 389
Bercy-Bahnhof	—	—	528 201	—
zusammen	28 327 865	27 621 108	2 774 998	5 432 144

Auf allen Bahnhöfen — mit Ausnahme des Orléans-Bahnhofes — sind demnach mehr Reisende abgereist als angekommen, doch ist der Gesammtunterschied von wenig mehr als 700 000 Personen im Verhältniss zu dem Gesammtverkehr von beinahe 56 Millionen Reisenden, die auf den Pariser Bahnhöfen angekommen bezw. abgefahren sind, nicht gerade sehr bedeutend. In Köln am Rhein beispielsweise sind bei einem Gesammt-Personenverkehr von etwas mehr als 5½ Million 90 000 Reisende mehr auf der Eisenbahn abgereist als angekommen.

Im Güterverkehr dagegen finden wir gerade den umgekehrten Fall; es sind nämlich fast doppelt so viele Güter angekommen als abgesandt. Aehnliche Verhältnisse finden wir übrigens auch anderwärts; in Köln entfallen von den etwa 1 260 000 t des Gesammt-Güterverkehrs im Jahre 1884 mehr als zwei Drittel auf den Empfang, in Breslau sogar von dem etwas mehr als 1 600 000 t betragenden Gesammt-Güterverkehr über vier Fünftel auf den Empfang.

In der Reihenfolge nach Massgabe der Stärke des Verkehrs steht im Personenverkehr bei weitem unerreicht der St. Lazarus-Bahnhof mit einem Verkehr von 23 598 861 Personen da, der Vincennes-Bahnhof weist nicht viel mehr als ein Drittel dieser Zahl, etwa 8 Millionen Reisende, auf, es folgen der Ost- und der Nordbahnhof mit je ungefähr 6 Millionen, der Lyoner Bahnhof mit ziemlich 4 Millionen, der Montparnasse-Bahnhof mit nicht ganz soviel Reisenden, der Orléans-Bahnhof mit etwa 2½ Million und der Sceaux-Bahnhof mit beinahe 2 Millionen Personen; am schwächsten war der Personenverkehr auf dem Batignolles-Bahnhof mit 5 696 und auf dem Vaugirard-Bahnhof mit 1 869 Reisenden; der Bercy-Bahnhof hat keinen Personenverkehr.

Im Güterverkehr war das Verhältniss ein ganz anderes. Den stärksten Güterverkehr hatte der Nordbahnhof mit 2 429 356 Tonnen, ihm schliessen sich der Orléans-Bahnhof mit fast 2 Millionen, der Batignolles-Bahnhof mit nicht ganz 1½ Million und der Ostbahnhof mit etwa 1 Million Tonnen an; der Verkehr des Bercy-Bahnhofes betrug etwas mehr als ½ Million, der des Vaugirard-Bahnhofes nicht ganz ½ Million und der des Lyoner Bahnhofes etwa 120 000 t; der Vincennes-Bahnhof war mit ungefähr 90 000, der Sceaux- und der St. Lazarus-Bahnhof mit je etwa 50 000 t vertreten; den geringsten Güterverkehr, und zwar 16 869 Tonnen Güter, hatte der Montparnasse-Bahnhof.

Die K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Die Linie Banjaluka - Doberlin wurde seinerzeit von der Betriebsgesellschaft der Europäisch - Türkischen Eisenbahnen erbaut und vom 24. Dezember 1872 bis 14. November 1875 betrieben, die Gesellschaft hat jedoch nie Eigenthumsrechte auf die Bahnlinie besessen.

Zur Zeit der Okkupation Bosniens und der Herzegowina wurde die ganze Strecke nach Ausführung grösserer Ameliorirungsarbeiten durch die Militärdetachements der Feldeisenbahn-Abtheilungen der Oesterreichischen Armee am 1. Dezember 1878 — bis zu diesem Tage war der Betrieb eingestellt gewesen — theilweise und am 24. März der ganzen Länge nach als: „K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin“ dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr in vollem Umfange übergeben.

Das Bahngebiet umfasst die Linie von Banjaluka über Prida und Novi nach Doberlin 101 km.

In Doberlin findet direkter Schienenanschluss an die Ungarischen Staatsbahnen statt, deren Strecke Sissek-Doberlin am 10. April 1882 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden ist.

Die in den Jahren 1878 und 1879 vorgenommenen Arbeiten seitens der Eisenbahndetachements waren nicht unbedeutend. Die ganze Linie musste feldmässig in Stand gesetzt werden, es wurden die sämmtlichen für den gesicherten Verkehr nöthigen Erd- und Steinarbeiten ausgeführt; die Sicherung des Wasserabflusses, Neuherstellung sämmtlicher Holz-Konstruktionstheile an allen offenen Objekten, die Rekonstruktion resp. der Neubau der Steinpfeiler in der Höhe von 2 bis 4 m bei 12 offenen Objekten nahmen alle Kräfte in Anspruch. 4 Objekte mit Weiten von 2 bis 4 m wurden neu angelegt. Von den Anlagen heben wir ferner hervor: die Ausbesserung des Mauerwerks der schadhaften Land- und Mittelpfeiler, dann die Rekonstruktion der verschütteten Plattendurchlässe, die Auswechselung des schlechten Bettungsmaterials und die Rekonstruktion des Oberbaues für 30 km Fahrgeschwindigkeit, die Dienstbarmachung der Weichen

in den Stationen, die Herstellung sämmtlicher im Niveau führenden Wegeübergänge und das Setzen der Barrieren, die Dienstbarmachung sämmtlicher Betriebseinrichtungen und Wasserversorgungsanstalten, der Bau der Noth-Wasserstationen Novi und Omarska, die Aufstellung von Distanzsignalen in allen Stationen, Beschaffung der Signalmittel für das gesammte Stations- und Streckenpersonal.

Der Bau der Telegraphenleitung, 101 km lang, der Neuaufbau des Aufnahmegebäudes in Ivanjska, die Vornahme von Restaurirungsarbeiten an den Aufnahmegebäuden in den Stationen Doberlin, Novi, Omarska, Ivanjska und Banjaluka, die Erweiterung der Gütermagazine in den Stationen: Doberlin, Prjedor, Ivanjska (hier Neubau) und Banjaluka. — Die sämmtlichen Werkzeugschuppen, Materialien-, Requisiten- und Kohlenschuppen mussten neu gebaut werden, die Längen- und Stirnrampen sowie der Lokomotivschuppen in Prjedor neu angelegt werden.

Die Kosten der sämmtlichen Anlagen in den Jahren 1878/79 betrugen 196,308 fl., bis zum Schluss des Jahres 1883 inkl. Neuanschaffungen von Lokomotiven 452 023 fl.

Die Militärbahn ist normalspurig gebaut.

Auf der Militärbahn verkehrt täglich je ein gemischter Zug I. bis III. Klasse in jeder Fahrtrichtung zwischen den Stationen Banjaluka und Novi (86,3 km) und je ein solcher zwischen den Stationen Ivanjska und Doberlin (79,4 km) mit einer Fahrzeit von 3 Stunden 36 Minuten. Ferner verkehren zwischen den genannten Stationen, indessen nur nach Erforderniss, je ein Militärzug und je ein Lastzug mit 3 Stunden 43 Minuten resp. 3 Stunden 56 Minuten Fahrzeit. — Die Militärbahn versieht mit ihrem Personal auch den Betriebsdienst auf der auf Bosnischem Territorium liegenden Strecke Volinja-Doberlin (Theil der Strecke Sissek-Doberlin) und es verkehren auf dieser Strecke nur Maschinen der Militärbahn. Diese Strecke gehört den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und empfängt die Militärbahn für diese Leistung eine vertragsmässig festgesetzte Entschädigung seitens derselben.

Im Jahre 1882 wurden ausser den regelmässigen Zügen noch 8 Militärzüge und zum Zwecke von Material- und Arbeitertransporten 170 Materialzüge abgelassen.

Tarife. Mit 10. Februar 1882 wurden die mit Reichs-Kriegsministerialerlass vom 27. Dezember 1881 genehmigten neuen Personen- und Gütertarife, ferner Theil I der von sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen (exkl. Südbahn) angenommenen Tarifbestimmungen eingeführt.

Telegraphendienst. Derselbe wird nach dem Reglement für den internationalen Dienst ausgeübt. Militär-Staatsdepeschen werden laut Reichs-Kriegsministerialerlass vom 23. Januar 1882 das ganze Jahr kreditirt.

Organisation. Zur Ausübung der verschiedenen Zweige des Bahndienstes stehen bei der Militärbahn die Militärdetachements der Feldeisenbahn-Abtheilungen No. I bis V mit einem organisationsgemässen Stande von je 2 Oberoffizieren, 10 Unteroffizieren und 59 Mann, ferner von fremden Truppen zugetheilte Unteroffiziere und Soldaten, deren Zahl zwischen 15 und 22 variirt, in Anwendung.

Die oberste Aufsicht über die Militärbahn führt das K. K. Reichs-Kriegsministerium.

Für die Leitung des gesammten Bahndienstes ist eine Direktion mit dem Amtssitze in Banjaluka eingesetzt.

Die Direktion besteht aus: 1 Major als Direktor, 1 Hauptmann als Direktor-Stellvertreter, 1 Oberoffizier als Adjutant, 1 Oberoffizier für spezielle Arbeiten der Direktion zugetheilt, 1 Militär-Baurechnungsoffizial als Rechnungsführer und Materialverwalter, 1 Civilbeamter für den kommerziellen Dienst, 5 Unteroffiziere oder Soldaten als Hülfsarbeiter.

Das Bahnerhaltungs-Personal ist folgendermassen zusammengesetzt: 3 Hauptleute als Bahnerhaltungschefs, 1 Hauptmann zugetheilt der Bahnerhaltungs-Sektion II, 7 Unteroffiziere als Bahnaufseher, 61 Soldaten als Bahnwächter (29 Wächterhäuser à 2 Mann, 3 Wächterhäuser à 1 Mann), 9 Unteroffiziere und 100 bis 120 Mann als Parteiführer und Bahnarbeiter, deren Zahl nach dem dienstbaren Stande variabel ist.

Die Bahnhofsaufseher haben eine durchschnittliche Streckenlänge von 14,4 km, die Bahnwächter eine solche von 3,3 km zu beaufsichtigen.

Betriebspersonal. a) Stationspersonal: 6 Oberoffiziere als Stationschefs, 1 Oberoffizier als Vertreter der Militärbahn in der Uebergangsstation Volinja, 11 Unteroffiziere oder Soldaten als Verkehrs-Manipulanten und Telegraphisten, 1 Unteroffizier als Stationsaufseher, 6 Unteroffiziere oder Soldaten als Magazineure, 10 Soldaten als Magazinarbeiter, 14 Soldaten als Weichenwächter, 6 Soldaten als Stationsdiener, Aviseure und Lampisten, 4 Soldaten als Revisionsschlosser.

b) Zugbegleitungs-Personal: 3 Unteroffiziere als Zugführer, 3 Unteroffiziere oder Soldaten als Kondukteure und 9 Soldaten als Bremser.

Zugförderungs- und Werkstättenpersonal: 1 Hauptmann als Zugförderungs- und Werkstätten-Chef, 6 Unteroffiziere oder Soldaten als Lokomotivführer, 6 bis 8 Unteroffiziere oder Soldaten als Maschinenführer-Lehrlinge und Heizer.

Die Lokomotivführer haben die mittelst Handelsministerialerlass vom 18. September 1858 vorgeschriebene Prüfung bei der K. K. Oberrealschule zu Laibach abgelegt und wurden für den Lokomotivführerdienst als vollkommen geeignet befunden.

Werkstättenpersonal: 1 Unteroffizier als Oberwerkführer, 1 Unteroffizier als Unterwerkführer, 30 bis 50 Unteroffiziere oder Soldaten als Werkstättenarbeiter (Professionisten verschiedener Art).

An Werkstätten besitzt die Militärbahn: Im Heizhause zu Doberlin, auf den Stationen Novi und Prjedor je eine Schlosser- und Tischlerwerkstätte für kleinere Reparaturen, in Banjaluka eine Maschinenwerkstätte für alle Arten grösserer Reparaturen.

Stand der eigenen Betriebsmittel: 3 Tenderlokomotiven, 3 Lastzug-Lokomotiven, in Summa 6 Lokomotiven. 1 Personenwagen I. Klasse, 3 Personenwagen I. und II. Klasse und 5 Personenwagen III. Klasse, in Summa 9 Personenwagen. 3 Gepäck- und Eilgut-, Kondukteur- und Postwagen. 22 gedeckte und 21 offene Güterwagen mit hohen Wänden (Viehwagen) und 13 offene Güterwagen mit niedrigen Wänden (Kohlenwagen), in Summa 56 Güterwagen. Sonstige Wagen: 13 Schotterwagen und 13 Bahnwagen.

Es entfallen sonach auf: 17 km 1 Maschine, 12 km 1 Personenwagen, 34 km 1 Gepäckwagen, 4,6 km 1 gedeckter Güterwagen, 2,97 km 1 offener Güterwagen, überhaupt 1,8 km 1 Güterwagen.

Im Jahre 1882 nahm die Militärbahn 89 839 fl. ein und zwar für Personen 39 761 fl., für Gepäck 799 fl., für Eilgut 1 241 fl., für Fracht 48 038 fl.

Es wurden im ganzen 42 928 Personen befördert, darunter befanden sich 17 151 zu ermässigten Preisen beförderte Militärs.

Der Güterverkehr war sehr rege. Es wurden befördert: Reisegepäck 28 t, Eilgüter 131 t, Frachtgüter 19 783 t, in Summa 19 942 t.

Die Einnahmen aus den verschiedenen Transporten im Güterverkehr haben im Jahre 1882 50 077 fl. betragen.

Die Betriebsausgaben beliefen sich im Jahre 1882 auf 216 223 fl.

Zum Schlusse lassen wir die Frachtgüter nach Waarengattungen folgen, welche im Jahre 1882 befördert worden sind: 6 128 t Getreide und Mahlprodukte, 1 531 t Lebensmittel, 1 780 t Getränke, 769 t Spezereien, 3 344 t Baumaterialien (Bauhölzer), 363 t Brennstoffe, 2 132 t Metalle und Erze, 196 t mineralische Rohstoffe und Chemikalien, 510 t thierische Produkte, 285 t Fett und Oele, 275 t Manufakturwaaren, 536 t Metallwaaren und 468 Emballagen etc. L.

Eisenbahnbauten in Amerika.

Aus Philadelphia bringt „Engineering" folgende Mittheilung:

An Eisenbahnbauten wurden in der letzten Woche 56 km fertiggestellt, im ganzen seit dem 1. Januar 1 073 km gegen 1 733 km in demselben Zeitraum im vergangenen Jahre und gegen 6 380 km im ersten Halbjahr 1882. Während der letzten paar Tage ist der beabsichtigte Bau von mehr als 3 200 km in Aussicht genommen, wovon wahrscheinlich der grösste Theil noch in den Herbstmonaten fertiggestellt werden wird. Die meisten der neuen Linien liegen westlich des Mississippi. Eine Linie von etwa 500 km soll von der Stadt am Salzsee nach dem Wyoming-Territorium gebaut werden, eine schmalspurige Linie durch Dakota und eine Linie von 400 km von East St. Louis nach Stadt Kansas. Zahlreiche weitere Linien sind projektirt und wie es jetzt den Anschein hat, wird der Eisenbahnbau in der letzten Hälfte dieses Jahres sehr lebhaft werden. Das Material ist billig und die Hälfte der Leistungsfähigkeit der Schienenwalzwerke, Wagen-, Lokomotiv- und Brückenbauanstalten, sowie sonstiger für Eisenbahnbedarf arbeitender Fabriken steht still. Es sind daher von allen Seiten bedeutende Anstrengungen gemacht, um den Werken für das kommende Halbjahr Arbeit zu sichern und ist eine gewisse Enttäuschung über die weichende Haltung der Herbstaufträge in industriellen Kreisen eingetreten. In dieser Woche wurde bei den Pensylvania-Walzwerken wegen Lieferung grosser Posten Schienen im ganzen gegen 30 000 t angefragt und werden dieselben voraussichtlich mit 26 Dollar pro Tonne geliefert werden. Die Brückenbauanstalten in Pensylvania haben innerhalb der letzten Tage bedeutende Aufträge erhalten, welche sich auf 8 000 bis 9 000 t Eisen für Brücken über den Mississippi, Ohio und einige andere kleine Flüsse belaufen. Ein grosser Theil der Brückenbauten muss vor Eintritt des Winters fertiggestellt werden, aber die Aufträge sind absichtlich zurückgehalten um abzuwarten, wenn der Markt am günstigsten für die Vergebung sein wird. Auswärtiges Material wird wenig gebraucht. Erhebliche Schiffsladungen Erze gelangen von Kuba nach hier. Kleine Posten Bessemer werden mit 18 bis 19 Dollar abgegeben. Schmiedeeisen schwach und überall mit 16 bis 18 Dollar zu haben. Die Walzwerke im Westen haben fast alle die Arbeit wieder aufgenommen. Die Baltimore und Ohio-Eisenbahngesellschaft will in dieser Woche damit beginnen einen be-

quemen Endbahnhof in letzterer Stadt herzustellen und wird in der zweiten Hälfte dieses Jahres 7 000 000 Dollar ausgeben und 3 000 Mann beschäftigen, um die Arbeiten zum Jahresschluss fertigzustellen. R. B.

Queensland-Eisenbahnen.

Die verschiedenen im Bau begriffenen Eisenbahnlinien im Süden von Queensland haben in letzter Zeit erhebliche Fortschritte gemacht. Der erste Abschnitt der Logan-Zweigbahn von der Süd-Brisbane-Bahn bis nach Loganlea am Logan ist durch den Minister der öffentlichen Arbeiten für den Verkehr eröffnet worden. Auf der zweiten Abtheilung macht der Bau der Brücke über den Logan grosse Fortschritte und es ist sehr wahrscheinlich, dass die Lokomotive Mitte Juli dieselbe wird passiren können und würde hierdurch die Schienenverbindung zwischen der Hauptstadt und Beenleigh, der wichtigsten südlichen Stadt, hergestellt werden. Die Schienen sind bereits bis zu diesem Punkt gelegt und an der oberen Logan-Zweigbahn beinahe bis zum Quinzehbach ungefähr 15 km von dem Fluss. In Beenleigh ist das Bahnhofsplanum hergestellt, und die Hochbauten sind fertig. Die zweite Abtheilung der Brisbanethal-Zweigbahn von Lowood nach Esk macht regelmässige Fortschritte. Der Unternehmer hat mit dem Bau der Brücke über Lockyer Creek, einem der bedeutendsten zu kreuzenden Wasserläufe, begonnen. Auf der zweiten Abtheilung der Killarney-Zweigbahn sind die Brücken auf 10 km Länge fertig und die Schienen auf 8 km verlegt. Die Unternehmer des achten Looses der Westbahn, jenseits Mitchell, sind kürzlich durch einen Strike ihrer Arbeiter in der Vollendung gestört worden, aber nach friedlicher Beilegung schreitet die Arbeit jetzt rüstig voran. Das Stationsgebäude in Mitchell, bis wohin die Bahn kürzlich eröffnet worden ist, ist jetzt ganz fertig und die Schienen sind etwa 50 km über Mitchell hinaus bereits verlegt. Auf der Kilkivan-Zweigbahn der Maryborough-Bahn sind erst einige der Durchlässe aus Konkretmauerwerk hergestellt; die Unternehmer haben angefangen Pfähle für die Brückenbauten einzurammen und mit der Einzäunung längs der Bahn begonnen. Das Zimmerwerk für die Brücke über den Mary bei Miva ist in Arbeit. Unternehmer sind zur Herstellung des Brückenüberbaues aufgefordert, welcher durch das Legen des zweiten Gleises zwischen Brisbane und Ipswich nothwendig wird. Die verschiedenen Linien im Norden der Kolonie sind mit wenigen Ausnahmen energisch gefördert. Der Weiterbau der Nordbahn über Betts Creek hinaus nach Hughenden hat sich aus Mangel an Schienen etwas verzögert, aber alle übrigen Arbeiten sind entsprechend gefördert. Die Verlängerung der Centralbahn von Beta nach Jerichow dürfte höchst wahrscheinlich binnen vier bis sechs Wochen dem Verkehr übergeben werden. R. B.

Eisenbahn auf den Mount Kearsarge.

Der Mount Kearsarge, eine der kleineren Spitzen in der Kette der weissen Berge im Staate New-Hampshire in den Vereinigten Staaten, ist seit vielen Jahren ein besuchter Punkt für Bergliebhaber und Sommergäste wegen der mannigfachen Schönheit der Aussicht, welche man von seinem Gipfel aus geniesst. Obgleich nur 975,3 m hoch, wird er von vielen Reisenden den anderen Spitzen der weissen Berge, welche doppelt so hoch sind, vielfach vorgezogen; seine Konturen erinnern von einigen Punkten gesehen, an die Linien des Vesuvs. Bis jetzt geschah der Aufstieg mittelst eines Saumpfades, der stellenweis zu steil und schlüpfrig war, um von Pferden mit voller Sicherheit passirt werden zu können und nahe bis zum Gipfel reichte. Es ist jetzt mit der Erbauung einer Bergbahn begonnen, aber statt der üblichen Zahnradbahn, welche am Mount Washington und anderwärts angewendet wurde, oder statt einer Drahtseilbeförderung durch stehende Maschine wie am Vesuv wird eine gewöhnliche Adhäsions-Schmalspurbahn von 0,6 m Spur gebaut, welche in Form einer Spirale den Berg umzieht. Die grösste Steigung beträgt 1 : 20 und die Länge 18,5 km oder ungefähr die fünffache Länge des jetzigen Weges. Die Führung der Linie wird vom Zuge aus eine Fülle landschaftlicher Ausblicke nach allen Seiten hin gewähren. Die schärfsten Kurven haben etwa 80 m Radius. R. B.

Englische und Amerikanische Gepäcksysteme.

(Von einem Amerikaner.)

Die ersten Erfahrungen des Amerikaners in England mit seinem Gepäcke bringen ihn in Zorn. Er wünscht es „gecheckt" zu haben und kann es nicht erlangen. Zu Hause, wenn er z. B. von Newyork nach Boston reist, kauft er ein Billet in einem der zahlreichen, überallhin zerstreuten Billetläden, sagt mit welchem Zuge er zu fahren gedenkt und wird benachrichtigt, zu welcher Zeit der Gepäckwagen zur Abholung seines Gepäcks bei ihm vorfahren wird. Bei dessen Ankunft gibt ihm der dienstleistende Mann eine kleine Metallplatte, welche eine Nummer und die Worte: „Newyork" und „Boston" enthält und befestigt eine Duplikatplatte mittelst eines Lederriemens am Koffer des Reisenden. Fährt letzterer direkt zur Station, so kauft er dort sein Billet, gibt sein Gepäck zum Gepäckschalter, empfängt dafür seinen „Check" und hat nun die Sicherheit, dass dasselbe nach seinem Reiseziele gebracht wird. Sofern er von einem Hôtel abreist, wird ihm der Hausknecht, der die Koffer aus seinem Zimmer abholt, ehe er das Haus verlässt, die Checks überreichen. Auf alle Fälle hat er von seinen sieben Sachen keine Belästigung mehr vor Beendigung seiner Reise. Eine halbe Stunde vor seiner Ankunft in Boston geht ein „Expressagent" durch den Zug und nimmt, wenn es der Reisende wünscht, die Adresse, wohin das Gepäck gebracht werden soll, an und gibt ihm an Stelle des Checks eine kleine gedruckte Marke. Innerhalb einer Stunde etwa befindet sich das Gepäck in dem Hôtel oder der Wohnung. Ist es dem Reisenden angenehmer, seine Sachen gleich vom Bahnhof selbst mitzunehmen, so übergibt er seine Checks seinem Dienstmann oder dem Portier seines Hôtels.

Dies ist natürlich jedem Amerikaner völlig bekannt; aber die Engländer wissen hiervon nichts und haben beinahe keinerlei dem ähnliche Einrichtung. Für den Amerikaner ist der Gepäckcheck eine der grössten Annehmlichkeiten der Reise und er vermisst dieselbe schmerzlich im Auslande.

Wenn man in Liverpool, nachdem dort jedes Päckchen von den Zollbeamten genau durchsucht ist nach Spirituosen, Tabak, Dynamit oder Nachdruck Englischer Schriftsteller, endlich frei ist um ans Land zu gehen, so geräth man in Verzweiflung über seine Hülflosigkeit wegen seines Gepäcks. Ein höflicher Angestellter — der aber nicht die wünschenswerthe Verantwortlichkeit hat — fragt, ob man sein Gepäck nach der London und Northwestern Bahn haben will. „Nein, wünsche es nach London expedirt (checked) zu haben". „Checked, Sir? Bitte um Verzeihung, aber Sie haben es zur Station zu bringen, Sir." „Soll ich es dorthin senden? Check? Empfangskarte?" „Wie? Nun es wird dort in kürzerster Zeit ankommen."

Erfüllt von Besorgniss und dem Misstrauen, welches den Fremden überkommt, wenn er sein beruhigendes Blechplättchen oder die gedruckte Empfangskarte nicht erlangen kann, geht man nach der Northwestern, Hotel und Station vereinigt, frühstückt dort, sieht dann, dass sein Gepäck ankommt und hat vermuthlich 5 sh. dafür zu zahlen — etwa doppelt soviel als man wohl sollte und etwa die Hälfte dessen, was für den gleichen Dienst in einer Amerikanischen Stadt zu zahlen wäre. Nun sollte man denken, man könne beruhigt sein, dem ist aber nicht so; man macht vielmehr bald die Erfahrung, dass man selbst die Sorge und Verantwortlichkeit für sein Eigenthum in vollem Masse behält. Ein Gepäckträger nähert sich: „Nach London, Sir? I. Klasse, Sir?" Er packt die Sachen auf einen kleinen Wagen, man geht mit ihm und er legt sie dann entweder im Gepäckwagen nieder, oder in dem Personenwagen, in welchem man fahren will. Ein Shilling befriedigt den Gepäckträger, dessen ausserordentliche Ehrerbietigkeit ebensowohl als angenehme Artigkeit und Sorgfalt, wie auch als verächtliche Kriecherei aufgefasst werden kann. Amerikaner im Auslande fassen diese Dinge im Detail sehr verschieden auf.

„Es ist klar", denkt der Amerikaner, „diese Menschen wissen nicht, wie man reisen muss. Solche Idee, um seine Sachen so lange sich selbst kümmern zu müssen! Es ist lächerlich."

Nach 4½ Stunden, wenn der Zug auf der grossartigen Euston square - Station der London und Northwestern Bahn anhält, hat er sein Gepäck auf der Plattform zu identifiziren, woselbst sie gleich nach Ankunft niedergelegt werden. Jeder Reisende sucht sich seine Sachen selbst heraus. Ist jemand nicht schnell dazu bei der Hand, so kann sich derselben jeder beliebige andere bemächtigen. Ein solch negativer Missbrauch ist so im Widerspruch mit den Vorstellungen des Amerikaners über Komfort und Schutz, dass er erfüllt wird mit Indignation und dem höchsten Grade von Verachtung für das primitive System des Englischen Reisens.

Weshalb nehmen sie nicht die Amerikanische Methode an? Wo ist Hoole, der Baggage-check-Mann von Chicago? Weshalb kommt nicht dieser Apostel der öffentlichen Wohlfahrt hierher und führt sein System ein? Trotz der Begier dieser Menschen nach Luxus, des Jagens nach allerlei Einrichtungen für den Komfort, haben sie dennoch keine Gepäckchecks.

Wahrscheinlich macht dem Amerikaner auf den Englischen Bahnen nichts einen so tiefen Eindruck, als das augenscheinlich mangelhafte Gepäcksystem. Indessen hat die Sache doch auch ihre andere Seite und eine kurze Erfahrung über Englische Lebensweise und Gewohnheit gewährt die Ueberzeugung, dass das Gepäckcheck-System, wenn in England eingeführt, nur allein der Annehmlichkeit des reisenden Amerikaners dienen würde.

Der Engländer wünscht es nicht; er hängt an seinem „luggage" und seinem „cab". Wenn er auf seiner Station ankommt, so wartet er geduldig, bis er sein Gepäck mit sich nach Hause oder ins Hotel nehmen kann. Er will sich keinen Augenblick davon trennen. Ein Metallcheck wird in seinen Augen niemals eine

ordentliche Gewähr für einen Koffer sein. Die Sicherheit, dass dieser in demselben Zuge ist und geht, wohin er selbst geht, dass er mit ihm zugleich ankommt, dass er auf der Decke seines „cab“ oder darin mit ihm zusammen sich befindet, ist für ihn die Hauptsache bei seinen Reisen. Er hat keine solche Expressgesellschaften, wie wir in Amerika und sie wären auch in England als Hülfsgesellschaften für die Eisenbahnen nicht möglich. Der Cab oder Vierräder (Fourwheeler) ist speziell gebaut, um auf der Decke das schwere Gepäck mitzunehmen, ein Fahrzeug, auf welches der Amerikanische Kutscher mit Verachtung herabsehen würde, das aber eine kräftige Maschine von Oekonomie, Betriebsamkeit und öffentlicher Annehmlichkeit ist. Das schwere Gepäck des Engländers würde das Dach eines Newyorker Wagens (hack) wie eine Papiertasche durchbrechen, aber auf dem Dache eines Englischen „cab“ werden seine Sachen, einschliesslich seiner Badewanne, ordentlich untergebracht und gesichert und werden in seine Wohnung geschafft, sobald er selbst dahin gelangt.

„Nun“, sagt man zu dem Englischen Bahndirektor, „Sie sind doch in Amerika gewesen, haben das dortige System studirt und können doch nur vortheilhaft davon beeinflusst sein?“

„Das bin ich unzweifelhaft“, erwidert er. „Ich war erstaunt über seine Vollkommenheit und die Ausdehnung seiner Organisation und Einzelnheiten. Ihre Art der Waggons befähigt Sie, ein solches System mit Leichtigkeit durchzuführen. Es bildet eine Art von nationaler Eigenthümlichkeit des Eisenbahnsystems in Amerika; aber es scheint nur in Ihrem Lande zu floriren; bei uns würde man es nicht zu schätzen wissen. Sie klagen darüber, dass auf der Englischen Eisenbahnstation jeder Beliebige Ihr Gepäck nehmen und damit verschwinden kann. Allerdings, wenn Sie langsam sind und der Dieb schlau ist, kann dies der Fall sein und die Bahn hätte den Schaden zu tragen; aber der Englische Reisende zieht die Freiheit, die in der jetzigen Einrichtung liegt, vor und würde, wie ich glaube, das Checksystem verwünschen, wenn dabei irgend ein Aufenthalt mit seinen Sachen entstände. Der Englische Reisende glaubt sein Gepäck am besten geschützt, wenn es sicher unter seinem Sitz verpackt ist und die kleineren Artikel in der Raufe über seinem Kopf liegen. Ich sehe keine unübersteigliche Schwierigkeit in der Annahme des Checksystems bei uns, aber keiner der Versuche, es einzuführen, ist erfolgreich gewesen oder volksthümlich geworden.“

Die Amerikaner, welche eine Ferienzeit in Europa verleben, kommen nicht selten zu der Ansicht, dass die Koupeewagen bald der Amerikanischen Wagenart weichen müssten. Eine nur gelegentliche Beobachtung, wie sie der Tourist macht, kann aber keine ausreichende Vorstellung verschaffen von den Sitten und Gebräuchen selbst eines so nah dem Amerikanischen verwandten Volkes, wie die Engländer und von dem Grade des Unterschiedes zwischen beiden. Ein Eisenbahnwagen ist eine Modifikation des Privatwagens, der Postchaise und sonstigen öffentlichen Gefährte. Diese sind nur dem Dampftransport und dem Eisenbahninventar angepasst und die Gewohnheiten, welche ihren Gebrauch vor Stephenson's Zeit beherrschten, bleiben in ihrem neuen Verhältniss unverändert.

(„Harper's Magazine“ für August.)

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LXIV.

Das Netz der Pferdebahnen Newyorks wird unaufhaltsam weiter ausgedehnt. So übergab man vor einigen Tagen die seit etwa Jahresfrist begonnene doppelgleisige Linie, Fuss East 110. Strasse durch diese Strasse, dann durch die Nicholas Avenue bis West 125. Strasse, Fort Lee Ferryboathouse dem Verkehre, so baut man eine Verbindung zwischen dem Harlem River und dem jetzigen Terminus der Madison Avenue Linie, welcher sich etwa bei der 84. Strasse befindet. Allerdings ist die Verlängerung der Madison Avenue gegen Norden wenig belebt, es stehen sehr wenig Gebäude daselbst: doch hofft man jedenfalls auf Erregung der Baulust, wenn einmal Kommunikationsmittel vorhanden sind.

Die Verlängerung des Broadway nördlich von dem Punkte, wo er die Südwestecke des Centralparkes berührt, wird „Boulevard“ genannt (es gibt auch ein East Side Boulevard, ein Stück der Avenue A). Diese breite Strasse zieht sich hinauf nach Manhattanville und Carmansville, viel leeres Terrain durchschneidend; weiter hinauf, dem Ende von Manhattan Island, Inwood zu, heisst sie 11. Avenue. Die Trambahnlinie Fuss West 125. Strasse, Boulevard, Broadway bis zum Grand Central-Depot 42. Strasse ist nun auch eröffnet, desgleichen eine von West 125. Strasse ab nach Süden in einer neuen Avenue (New 9. Avenue), zum Anschlusse an die alte 9. Avenue, welche dort, wo die Hochbahn jene kühnen Kurven zwischen der 106. und 116. Strasse beschreibt, durch Felsen abgeschnitten war. Diese Felsen hat man erstiegen, planirt, mit Parapetmauern versehen (welche von meiner Wohnung aus riesigen Festungswerken gleichen) und nun laufen Horse-cars darüber.

Nächsten Mittwoch, den 5. August, soll die Seilbahn durch Carmansville nach Highbridge dem Verkehre übergeben werden.

Die Hoboken Hochbahn wird man auch mittelst Drahtseiles betreiben, Rollen werden bereits bis zum Ferryhause eingesetzt.

Die West Shore Railroad wird von der Newyork Central and Hudson River Railroad aufgesaugt, das Bankhaus Drexel Morgan & Co. veröffentlicht die Modalitäten und ersucht die Aktionäre, ihre Einwilligung dazu zu geben. Vor wenigen Jahren wartete ich in Jersey City auf den Abgang des Zuges nach Menlo Park, als sich auf demselben Bahnhofe (Pennsylvaniabahn), in demselben Wartesaale, an einer anderen Perronthüre „feststimmungsvolle prominente Persönlichkeiten“ sammelten. Das Signal zum Einsteigen wurde gegeben und die Prominenten mit Cylindern und weissen Kravatten, tout comme chez nous, stürzten auf einen der Perrons hinaus. Der Portier (gateman) erklärte mir, dass jene Stimmungsvollen daran gehen würden, die West Shore Bahn einzuweihen. Heute wird sie bereits verschluckt, und jene Prominenten, natürlich die am meisten betheiligten Aktionäre, werden theilweise nicht mehr so feststimmungsvoll aussehen, wie damals während des grossen Händeschüttelns, Gratulirens — nun dessen, was wir alle auch in Europa zur Genüge kennen, wenn etwas „fertig“ ist. Die West Shore Bahn ist definitiv fertig.

Die Leiche des auf Mount Mc. Gregor bei Saratoga verstorbenen Generals Ulysses S. Grant wird von Albany, wo sie im Kapitole ausgestellt werden wird, nicht mittelst Dampfer, sondern auf der Eisenbahn nach Newyork gebracht; während einiger Tage soll sie in City Hall auf dem Paradebette liegen, und heute über 8 Tage, Sonnabend, den 8. August 1885, im Riverside Parke hier provisorisch beigesetzt werden.

Riverside Park nennt man einen schmalen Felsrücken, welcher, allerdings von der 72. Strasse ab sehr im Niveau beginnend, bis zur 125. Strasse (Anfang von Manhattanville) am Hudson (North-)River hoch aufsteigt. In der Gegend der 125. Strasse wird jetzt eine provisorische Gruft hergestellt, und später gedenkt man ebendaselbst, auf einem Punkte dicht daneben, welcher einen herrlichen Blick auf den Fluss, das New Jersey Ufer, Fort Lee Hotel, die Pallisaden gestattet, ein grossartiges Mausoleum zu bauen, in welchem einst auch Frau Grant ruhen wird. Ich besah mir die im Bau befindliche Gruft heute.

Sollte am Begräbnisstage grosse Hitze herrschen, so erwartet man ungeheuer viel Sonnenstichfälle, denn am Leichenzuge selbst werden allein gegen 50 000 Menschen, darunter viele Veteranen, theilnehmen. Diese müssen von City Hall bis zum Grabe im Riverside Parke 7½—9 Englische Meilen (je nach der Route) weit, meist auf dem heissen Broadway respektive Boulevard in der Sonne wandern, denn die Schattenseite, deren es jedoch auf vielen Abschnitten des Broadway, je nach der Richtung, gegen Mittag gar keine gibt, könnten die Theilnehmer am Zuge doch nicht aufsuchen.

Allerhand Vorschläge werden gemacht, Unfällen vorzubeugen.

Die Newyork Central and Hudson River Railroad besitzt an der 59. Strasse, North River, einen Frachtenbahnhof und deren Gleise laufen zwischen dem Flusse und dem Riverside Parke dahin, um sich oben, am Ende von Manhattan Island, bei Spuyten Duyvel mit den Personengleisen, welche vom Grand Central Depot, 42. Strasse kommen, zu vereinigen. Ganz still und ruhig ist daher der Platz wohl nie, wo Grant sammt Gattin begraben werden sollen, sonst aber ist der Ort prächtig geeignet.

Die Stadt Newyork ist jetzt unendlich mehr in Trauer gehüllt, als es beim Tode des Präsidenten Garfield der Fall war; am Broadway sind einzelne der hohen Häuser beinahe ganz in schwarz und weisse Stoffe eingehüllt, eine sehr feuergefährliche Art von Dekoration.

Auf Mount Mc. Gregor wüthete vorgestern, Donnerstag, am 30. Juli, ein heftiges Gewitter, und der Blitz schlug Oberst Beck, den eben Dienst übernehmenden General Jackson, dann mehrere Civilpersonen nieder, betäubte den Wachposten an der Drexelschen Villa, in welcher Grant starb, ohne dass der Mann jedoch umfiel (doch musste er abgelöst werden, weil er ganz stupid geworden war) und schmolz alle Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Drähte, welche in die Villa führen. Ueber dem Sarge brannte eine Edison Glühlampe, der Blitz löschte sie natürlich aus. Auch im Hotel, welches Glühlampen besitzt, die von derselben Dynamomaschine gespeist werden, wie jene in der Villa, verlöschten viele derselben, doch nicht alle, weil nicht sämmtliche Leitungen beschädigt waren.

Abergläubischen Leuten sollen, wie die Blätter mittheilen, die Haare entsetzlich zu Berge stehen. General Jackson, am schlimmsten verletzt, lebt, ist aber schwer krank

---

Strafrecht.

v. O. **Beim Hausfriedensbruche ist die Handlung von einer mit Waffen versehenen Person begangen, wenn der Thäter, nachdem er widerrechtlich eingedrungen, eine Waffe ergreift, um sich in dem durch das Eindringen ermöglichten unberechtigten Verweilen zu erhalten.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Feststellung, dass der Angeklagte in dem zweiten Falle des von ihm verübten Hausfriedenbruchs die Handlung als eine mit Waffen versehene Person begangen habe, liegt rechtlich einwandsfrei vor. Er hat allerdings erst, nachdem er in den Eisenbahnhof widerrechtlich eingedrungen, in dem Wasserthurme, wohin er sich begeben, eine an der Wand stehende Sense ergriffen, dieselbe mehrmals auf den Fussboden gestaucht und dabei drohende Aeusserungen gegen diejenigen, welche herankommen würden, ausgestossen. Das Eindringen in den Bahnhof selbst ist mithin von ihm geschehen, ohne dass er dabei mit der Sense oder einer anderen Waffe versehen gewesen wäre. Der Absatz 3 des § 123 R.-Str.-G.-Bs. setzt aber das den Hausfriedensbruch erschwerende Moment darin, dass „die Handlung“ von einer mit Waffen versehenen Person begangen sei; und die Handlung umfasst den ganzen thatsächlichen Vorgang und daher bei einem durch widerrechtliches Eindringen begangenen Hausfriedensbruche nicht blos den Akt des Eindringens selbst, sondern auch das an letzteres sich unmittelbar anschliessende widerrechtliche Verweilen, durch welches der mit dem rechtswidrigen Eindringen begangene Eingriff in fremden Rechtsfrieden und der dadurch begründete rechtsverletzende Zustand fortgesetzt wird. Insbesondere kann dies nicht bezweifelt werden, wenn der Thäter, wie hier hinsichtlich des Angeklagten ausdrücklich festgestellt ist, die Waffe gerade zu dem Zwecke ergriff und deren Anwendung androhte, um dadurch die Anwesenden von dem Versuche, ihn fortzubringen, abzuhalten, also um sich in dem durch das widerrechtliche Eindringen ermöglichten unberechtigten Verweilen zu erhalten und die Wiederherstellung des durch das Eindringen gestörten Rechtsfriedens zu verhindern. Die Vorinstanz hat daher rechtlich nicht geirrt, wenn sie annahm, dass dieses strafbare Verhalten des Angeklagten in dem zweiten Falle des von ihm begangenen Hausfriedensbruches solange dauerte, als er auf dem Eisenbahnhofe verweilte, und dass, indem er während dieses strafbaren Verhaltens unter den bezeichneten Umständen die Sense ergriff, er die Handlung als eine mit Waffen versehene Person begangen hat.“ (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 4. Mai 1885 wider A., Reg. 971/85; Entscheid. Bd. XII, S. 183 f.)

Litteratur.

Die Pensionirung der Staatsbeamten und die Fürsorge für die Wittwen und Waisen derselben, mit besonderer Rücksicht auf die Verhältnisse der Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung bearbeitet von F. Braun, Königlichen Eisenbahn-Betriebssekretär zu Saarbrücken. Im Selbstverlage des Verfassers.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, den Beamten und deren Hinterbliebenen einen Führer und Rathgeber für alle Vorkommnisse in Bezug auf Pensionirung, Versorgung der Wittwen und Waisen, Gewährung von Gnadenbewilligungen u. s. w. an die Hand zu geben, zugleich aber auch für den jüngeren Beamten zur Erleichterung des Studiums zu den Prüfungen eine Handhabe zu schaffen, die denselben des Suchens nach dem in den ihm meist schwer zugänglichen Gesetzsammlungen, amtlichen Veröffentlichungsblättern und Erlassen enthaltenen Material enthebt.

Er gibt zu dem Zwecke bei möglichster Anlehnung an den Wortlaut der Verfügungen und Verordnungen die einschlägigen Bestimmungen über die Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten, über die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, über die Beamten-Pensions- und Unterstützungskassen der älteren Staatseisenbahnen und über Gnadenbewilligungen, Unterstützungen und Privilegien. Damit jedoch nirgends auf sonstige Hilfsmittel zurückgegriffen zu werden braucht, so haben auch die mit der Sache in loserer Verbindung stehenden gesetzlichen u. s. w. Bestimmungen Aufnahme gefunden. Beispielsweise sind erörtert: bei den Bestimmungen über die Entziehung, Kürzung, Wiedergewährung von Pensionen u. s. w. die gesetzlichen Vorschriften über den Verlust und die Wiedererlangung der Staatsangehörigkeit; bei den Vorschriften über die Zahlbarkeit der Bezüge ist des Näheren ausgeführt, inwieweit Gläubiger auf dieselben Anspruch machen können und gerichtliche Pfändungen zulässig sind; ferner ist zu ersehen, inwieweit Pensionäre und Wittwen von Steuern zu befreien sind, welche Freifahrt-Vergünstigungen den Hinterbliebenen verstorbener Beamten oder den Beamten nebst deren Angehörigen nach Eintritt der Pensionirung noch gewährt werden können u. s. w. Als schätzenswerthe Beigabe sind schliesslich die beigefügten dem Leben entlehnten Beispiele über die Berechnung der Pensionen, Wittwen- und Waisengelder, besonders der Zuschusspension für Lokomotiv- und Zugbeamte, auf welche der Mehrbetrag der Staatspension aus Anlass der gesetzlich zugegebenen Anrechnung der Fahrstunden und Nachtgelder in Abzug kommt, zu begrüssen.

Wir können hiernach unserer Meinung nur dahin Ausdruck geben, dass der Verfasser der Aufgabe, die er sich gestellt hat, vollkommen gerecht geworden ist, und schliessen uns demnach durchaus dem Urtheile der dienstlichen Vorgesetzten des Verfassers, der Herren: Betriebsdirektor, Regierungs- und Baurath Bormann und Regierungsassessor Middendorf, an, dass das Werkchen, welches sich durch klare und übersichtliche Anordnung auszeichnet, jedem, der sich über die bezüglichen Verhältnisse schnell und eingehend unterrichten will, als Wegweiser in dem verwickelten und schwierigen Stoffe auf das Wärmste empfohlen werden kann.

Verschiedenes.

Indische Eisenbahnen.

Die Indische Regierung hat eine Serie von Tabellen veröffentlicht, aus denen der in dem Bau Indischer Eisenbahnen bis zum 31. März a. c. gemachte Fortschritt ersichtlich ist. Die Länge der Linien, die zur Zeit dem Verkehr eröffnet waren, betrug auf der Ostindischen Eisenbahn 1 509 Meilen, auf der garantirten Eisenbahn 4 523½ Meilen, auf den unterstützten Eisenbahnen 868½ Meilen, auf den Reichsstaats-Eisenbahnen 3 036, auf den Provinzial-Eisenbahnen 1 404¾ und auf den Eingeborenenstaaten-Eisenbahnen 663¾ Meilen. Auf den Ostindischen Eisenbahnen waren in der Herstellung begriffen 9 Meilen, auf den garantirten Eisenbahnen 109, auf den unterstützten Eisenbahnen 758, auf den Reichsstaats-Eisenbahnen 1 163, auf den Provinzial-Eisenbahnen 1 163 und auf den Eingeborenenstaaten Eisenbahnen 438. Die Strecke der grossen Indischen Halbinsel-Eisenbahn von Bombay nach Thanah, eröffnet am 18. April 1853, war die erste Eisenbahn in Indien.

Kanaltunnel-Gesellschaft.

Die Englische Aktiengesellschaft, welche sich vor etlichen Jahren behufs Herstellung eines unterseeischen Tunnels zwischen Dover und Calais formirt hat, hielt am Freitag eine Generalversammlung in London ab, gelegentlich deren man sich zu dem Entschlusse einigte, vorläufig alle weiteren Schritte zur Realisirung des Gesellschaftszwecks einzustellen und auf jede ferneren Geldopfer zu verzichten, da die öffentliche Meinung im Königreiche der Ausführung des Gedankens dieser Aktiengesellschaft augenblicklich abhold sei.

Optischer Telegraph zwischen Réunion und Mauritius.

Ein neuerdings an den Französischen Minister der Marine und der Kolonien erstatteter Bericht enthält interessante Angaben über das Projekt der Einrichtung eines optischen Telegraphen zwischen den Inseln Réunion und Mauritius. Der Gedanke, die beiden Inseln durch optische Zeichen in Verbindung zu setzen, datirt aus dem Jahre 1881. Ein früherer Marineoffizier Adam, welcher später als Schiffsoffizier in den Diensten der Messageries Maritimes stand und als Sachverständiger der Admiralität bei den Konsulatsbehörden in Mauritius fungirte, hat den Plan gefasst und die Ausführung desselben in die Hand genommen. Das Projekt erschien um so zweckmässiger, als bis dahin alle Versuche, die beiden Inseln durch ein unterseeisches Kabel mit einander zu verbinden, gescheitert waren. Andererseits konnte kein Zweifel über die Wichtigkeit einer telegraphischen Verbindung der beiden Inseln, namentlich im Hinblick auf die Cyklone, bestehen, die Réunion während des Winters unaufhörlich bedrohen und die alsdann von dem auf der Bahn dieser Luftströmungen belegenen Mauritius auf 24 ja selbst 36 Stunden im Voraus gemeldet werden könnten. 1882 legte Adam seinen Plan der Akademie der Wissenschaften vor und gewann deren ungetheilten Beifall. Das Französische Kriegsministerium stellte zwei Teleskope zur Verfügung; Ende April 1883 waren sämmtliche Apparate zur Stelle und die Vorbereitungen so weit gediehen, dass von der auf Réunion in Bois de Nèfles eingerichteten Station zum ersten mal die Sonnenstrahlen unter Benutzung eines 1 qm grossen Planspiegels als Reflektor nach der auf dem Pouce in Mauritius errichteten Station geleitet werden konnten. Der Pic von Bois de Nèfles, jetzt Pic d'Adam genannt, liegt 1 130 m über dem Meeresspiegel, der Pouce in Mauritius 750 m. Die Entfernung beträgt 215 km. Der Versuch gelang zur vollsten Zufriedenheit; die Reflexe des Spiegels wurden auf dem Pouce vollkommen deutlich in Gestalt eines orange-rothen Sternes von mehr als doppelter Leuchtkraft der Venus wahrgenommen. Da die gewählten Punkte indess der zerstörenden Gewalt der Cyklone zu sehr ausgesetzt waren, so wurde zur endgültigen Errichtung der Stationen auf Mauritius der Pic Vert, auf Réunion der Pic Lacroix zu Ausgangspunkten der Telegraphenlinie eingerichtet und telegraphische Zweiglinien nach den wichtigsten Orten beider Inseln erbaut. In Anbetracht der Gemeinnützigkeit des Werks haben zur Einrichtung und Unterhaltung desselben der Generalrath von Réunion und der Kolonialrath von Mauritius neben den aus freiwilligen Beiträgen aufgekommenen Fonds namhafte Unterstützungen gewährt. Für die Unterhaltung des Betriebes wird künftig elektrisches Licht verwandt werden.

No. 16. Jahrgang 1885. **Berlin**, am 26. August 1885.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 24. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	B	—	1	Fass	gesalzene Fische —	9,5	1	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
2	B C	{8684 8686}	2	Kisten	unbekannt —	?	2	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
3	D A B	21316	1	Fass	leer —	20	3	Köln G.	Linksrh. Köln	
4	D N	4	1	Ballen	Wäsche —	15	4	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
5	D S	—	1	Beutel	Schrot —	7	5	Aachen	Linksrh. Köln	
6	E B	—	1	Sack	unbekannt —	11,5	6	Rottweil	Württemb. Stsb.	
7	E M	17628	1	Fass	Oel —	155	7	Gemünden	K.E.-D.Frankf.a/M.	
8	F S	1/8	8	Kisten	Seife —	110	8	Köln G.	Linksrh. Köln	
9	F T	{13. 38. 39. 44.}	4	Körbe	Kirschen —	52	9	{Leipzig Th. Eilgut}	K. E.-D. Erfurt	
10	G R	8363	1	Ballot	Wollwaaren —	33	10	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
11	G W	270	1	Ballen	Kaffee —	55	11	Köln G.	Linksrh. Köln	
12	H	1	19	—	{hölzerne Pufferscheiben}	61,5	12	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
13	H F	3	1	Koffer	? —	10	13	Aachen	Linksrh. Köln	
14	J G K	368	1	Kübel	? —	54	14	Longerich	„	
15	J K S	2744/6	3	Fässer	leer —	70	15	Bingerbrück	„	
16	J R	7000	1	Fass	ansch. Oel —	30	16	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Krotoschin.
17	L W B	4829/38	10	Kisten	Feuerzeug —	143,5	17	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
18	M H E	—	1	—	Kuppelbaum —	—	18	Vienenburg	Braunschweig.	
19	P	301	1	Ballot	Wollwaaren —	15,5	19	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
20	P H	{152 171}	2	Kisten	unbekannt —	?	20	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
21	P & S	5502	1	Ballen	Manufakturwaaren —	90,5	21	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
22	R V	—	3	Kolli	{geschliffene Ofentheile}	19	22	Neuss	Linksrh. Köln	
23	S C	1715	1	Kiste	unbekannt —	?	23	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
24	S F	3249	1	„	unbekannt —	?	24	„	„	
25	T W	1	1	„	Feuerzeug —	17	25	Ründeroth	Rechtsrh. Köln	
26	{V H O B}	—	1	Fass	Heringe —	159	26	Essen K. M.	„	
27	V M C	468	1	Ballen	Wollgarn —	55	27	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
28	W R	I	1	Sack	leere Säcke —	18	28	{Leipzig Thür. Eilgut}	K. E.-D. Erfurt	Plauen beschrieb.
29	W & W	4734	1	Kiste	? —	71	29	Aachen	Linksrh. Köln	
30	Z R L	354	1	„	unbekannt —	?	30	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
31	Camen	—	1	—	Privatviehgitter —	—	31	Camen	Rechtsrh. Köln	
32	{C C C Hagen}	268	1	—	Rübenhobel —	—	32	Kreuzburg O/S	K. E.-D. Breslau	{bezett. Schwerte-Hagen 24/6.
33	{C W Compes & Wallrabe Düsseldorf}	1784	1	Sack	Soda —	30	33	Ründeroth	Rechtsrh. Köln	
34	{E. Fröhlich Brüssel}	—	1	Koffer	? —	83	34	Aachen	Linksrh. Köln	
35	{G B Lahr}	838	1	Kiste	Vorhangrollen —	16	35	Lahr	Badische Stsb.	{alt bezettelt Leipzig Th. B.-Lahr.
36	{J. G. Puplikhuizen Arnheim & Nymegen}	—	1	{schwarze Kiste}	— —	24	36	{OberhausenK.M. Gepäck-Exped.}	Rechtsrh. Köln	
37	{J. Merzlach & Cie. Brohl}	275	1	—	Privatdecke	—	37	Kruft	Linksrh. Köln	

LaufendeNr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
38	Herrn Emmerich Apotheker Berlin Teltowerstr.	—	1	—	weisser Kleiderkorb —	22	38	Aachen	Linksrh. Köln	
39	K Aachen	679	1	Kiste	Pfeifenrohre —	25	39	„	„	
40	Köln l.	2634 1959	2	—	Decken —	—	40	Köln Rhst.	„	
41	Miss „Leorle"	—	1	—	gelber Lederkoffer —	—	41	Köln Gep.-Exp.	„	
42	Phil. Rosenberg	—	1	Pack	leere Säcke —	51	42	Köln G.	„	
					C. Kolli m. Nummern sign.:					
43	—	1820 (Kreideschrift)	1	Stück	Eisen —	14,5	43	Oelde	K. E.-D. Hannover	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
44	JJ	312	1	Kiste	unbekannt —	?	44	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
45	[illegible]	14959	1	„	Käse —	25	45	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
46	N	54900 54901 54904	3	Kisten	Nähmaschinentheile	68	46	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
47	[illegible]	—	1	Fass	Heringe oder Därme	70	47	Pforzheim	Badische Stsb.	
48	[illegible]	667	1	„	Oel —	192,5	48	Düren	Linksrh. Köln	
					E. Kolli ohne Signatur:					
49	—	—	1	Korb	Aepfel —	17	49	Hannover	K. E.-D. Hannover	
50	—	—	3	Stück	abgehobelte Bretter (Breite 16 cm, Stärke 3 cm, Länge 4,42 bezw. 4,57 m)	40	50	Neuwied	Rechtsrh. Köln	
51	—	—	1	Brettverschlag	Gemälde —	21	51	Aachen T.	Linksrh. Köln	
52	—	—	1	—	kleines lebendes Huhn	—	52	Düsseldorf Rh.	Rechtsrh. Köln	mit Eilgutbegleitschein von Bebra eingegangen.
53	—	—	1	—	kl. Kinderwagengestell	3	53	Braunschweig	Braunschweig.	
54	—	—	1	—	seid. Regenschirm —	0,5	54	Schalke	Rechtsrh. Köln	
55	—	—	1	—	Riemscheibe —	148	55	Neuss	Linksrh. Köln	
56	—	—	12	Stück	leere Säcke —	15	56	Ründeroth	Rechtsrh. Köln	
57	—	—	1	Pack	„ „ —	7	57	„	„	
58	—	—	1	—	eis. Schiebkarrenrad	—	58	B. Borbeck	„	
59	—	—	1	Partie	Steinkohlen —	433	59	Hemelingen	„	
60	—	—	1	—	Streichleiter —	23	60	Rheine	„	
61	—	—	2	Pack	Tonnenbänder —	12	61	Kreuz	K. E.-D. Breslau	
62	—	—	1	—	Wagenfeder —	14	62	Köln G.	Linksrh. Köln	
63	—	—	1	—	Zuglaterne —	—	63	Düren	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C R	19	1	Ballen	Holzspunde —	34	1	Sniatyn	Lemb.-Cz.-J. E.	
2	D A P	—	1	„	leere Säcke —	22	2	„	„	
3	—	—	1	—	Pflugtheil —	3	3	Suczawa	„	
4	—	—	1	Bund	Zinkcylinder —	4	4	„	„	

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. September cr. wird die bisher für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Golina auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Tarife berechnen sich nach dem Kilometerzeiger.

Breslau, den 19. August 1885. (1763)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Sept. cr. wird die an der Eisenbahnstrecke Angermünde Freienwalde a/O. in Kilometerstation 16,48 bei dem Wärterhause No 13 zwischen Lüdersdorf und Oderberg - Bralitz belegene Haltestelle Saaten - Neuendorf für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet, für letzteren nur in Wagenladungen mit alleiniger Ausnahme von Milch und leeren Milchgefässen, wofür Abfertigung zu Stückgutsätzen zulässig ist. Sendungen nach der Haltestelle können nur frankirt, von dort nur unfrankirt. in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung aufgegeben werden.

Daselbst werden
in der Richtung:

nach Angermünde	nach Freienwalde a/O.
Zug 462 um 8^{47} Vm.	Zug 463 um 5^{27} Vm.
„ 464 „ 6^{6} Nm.	„ 455 „ 2^{37} „
regelmässig und	regelmässig und
Zug 454 um 2^{6} Nm.	Zug 453 um 11^{2} Vm.
„ 456 „ 8^{0} „	„ 461 „ 8^{29} Nm.
nach Bedarf	nach Bedarf

halten, um Personen aufzunehmen und abzusetzen.

Personenbillets werden von und nach den Stationen Angermünde, Neu-Künkendorf, Lüdersdorf, Oderberg - Bralitz und Freienwalde a/O ausgegeben. Die Tarifsätze sind auf den genannten Stationen, sowie in dem Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz hierselbst zu erfahren.

Berlin, im August 1885. (1764J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. September d. J. wird die Station Borgholz für die Beförderung von lebenden Thieren eröffnet.

Elberfeld, den 22. August 1885. (1765)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Güterverkehr.

Der vorläufig nur bis zum 31. August 1885 im Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, sowie im Staatsbahnverkehr Bromberg-Breslau und im Südostpreussischen Verbandverkehr eingeführte **Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit zum Seeexport** bleibt bis zum 31. August 1886 in Kraft.

Bromberg, den 20. August 1885. (1766J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin, Staatsbahnverkehre Berlin- und Breslau-Hannover, Berlin- und Breslau-Oldenburg, Berlin-Altona, sowie Hanseatisch - Ostdeutscher Eisenbahnverband. Die in den oben bezeichneten Verkehren mit einstweiliger Gültigkeit bis Ende August dieses Jahres eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für Sprit und Spiritus in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur überseeischen Ausfuhr nach den Nord- und Ostsee-Häfen bleiben unter den seitherigen Bedingungen auch noch nach dem 31. August d. J. und zwar zunächst für die Dauer eines weiteren Jahres in Kraft.

Berlin, den 20. August 1885. (1767)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Am 1. September d. J. treten im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** für Sendungen von Gurken in vollen Wagenladungen von je 10 000 kg von Dris nach Dresden - Altstadt und -Neustadt Frachtsätze von 1,10 und bez. 1,15 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 22. August 1885. (1768)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. An Stelle des seit 1. Juni 1882 gültigen **Böhmisch-Hessischen Kohlentarifs** tritt am 1. September a. cr. ein neuer Tarif.

Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch nähere Auskunft ertheilt, zu beziehen.

Mainz, den 22. August 1885. (1769)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg - Erfurt. Mit Gültigkeit vom 1. August cr. sind im rubriz. Verkehr für die Haltestelle Ossmannstedt direkte Sätze für Eil- und Stückgut in Kraft getreten. Nähe Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Erfurt, den 22. August 1885. (1770)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zu den Gütertarifen für die Eisenbahn-Direktionsbezirke **Elberfeld, Köln** (rechts- und linksrheinisch) einerseits und **Hannover** andererseits treten am 1. September 1885 bezügliche Nachträge in Kraft, welche neue bezw. anderweite Frachtsätze, sowie Ergänzungen enthalten. Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 19 August. (1771)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September cr. tritt der Nachtrag I zum Heft „Theil II" des Tarifs für den **Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verband** in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, sowie eine Berichtigung.

Köln, den 21. August 1885. (1772)
Namens der Verbands - Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südösterreichisch - Ungarisch - Deutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. August l. J. gelangen im Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Verkehre nachstehende Frachsätze zur Einführung.

Von Triest und Fiume nach	Francs pro Tonne a	b
Goslar	58,63	54,67
Magdeburg (Centralbahnhof, Elbbahnhof, Fischerufer, Friedrichstadt, Unterwelt)	55,96	52,11
Naumburg	50,14	46,29
Quedlinburg	56,41	52,56

Die Sätze ad a gelten für Samen und Sämereien aller Art, sowie für Oelsaaten, nicht besonders benannte, jene ad b für Mohn-, Sesam- und Ricinussamen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief.

München, den 19. August 1885. (1773)
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Vom 1. September d. J. an kommen für **Steine** des Spezialtarifs III bei Aufgabe ganzer Wagenladungen von 10 t folgende direkte Ausnahmefrachtsätze pro 100 kg zur Anwendung:

Im Verkehr zwischen Giessen und

Klingenberg	0,37 ℳ
Miltenberg	0,40 „
Wertheim	0,48 „

Diese Taxen finden Aufnahme bei Herausgabe des nächsten Nachtrags zum Tarifheft No. 1 für den Hannover-Bayerischen Verband.

Hannover, den 20. August 1885. (1774)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Vom 1. September d. J. ab wird die Lothringische Station Kochern in die Saarkohlentarife nach Frankreich No. 21 vom 1. September 1884 und in den Ausnahmetarif für 100 t vom 10. Januar 1883 mit direkten Sätzen Aufnahme finden.

Letztere sind bei der Station Kochern zu erfragen.

Köln, den 21. August 1885. (1775)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im 10. Nachtrage zum Badisch-Württembergischen Gütertarife mit Wirkung vom 20. d. M. ab zur Einführung kommenden ermässigten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mannheim und Friedrichshafen gelten von diesem Zeitpunkte ab auch für den Verkehr zwischen diesen beiden Stationen via Konstanz-Bodensee.

Karlsruhe, den 19. August 1885. (1776)
Generaldirektion.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Stationen Förtschendorf, Ludwigstadt, Probstzella, Rothenkirchen und Steinbach der Bayerischen Staatsbahn in den Tarif für den **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr** einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 20. August 1885. (1777)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die **Beförderung von Steinschlag** (Strassendeckmaterial) in Quantitäten von 10 000 kg zwischen Limburg und Cronberg ein Ausnahmetarif von 0,31 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Frankfurt a./M., den 19. August 1885. (1778)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Für den Transport von

a) Samen und Sämereien aller Art, sowie Oelsaaten, nicht besonders genannten,
b) Mohn-, Sesam- und Ricinussaat bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief ab Venedig nach den Stationen Goslar (Braunschw. Bahn), Naumburg (Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt), Magdeburg und Quedlinburg (Eisenbahn - Direktionsbezirk Magdeburg) kommen die nachstehenden Schnittsätze zur Anwendung:

Peri transit nach	ad a Francs pro Tonne	ad b
Goslar	48,99	45,03
Naumburg	40,50	36,65
Magdeburg (Centralbahnhof, Elbbahnhof, Fischerufer, Friedrichstadt Unterwelt)	46,32	42,47
Quedlinburg	46,77	42,92

München, den 17. August 1885. (1779)
Generaldirektion
der Königl. Bayer. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Mit dem 1. September 1885 treten im Verkehr zwischen Linden F. und Linden K. einerseits und den Stationen Bettlern, Rogau, Ströbel und Zobten des Direktionsbezirks Breslau, sowie Poln. Wartenberg der Breslau-Warschauer Bahn andererseits für den Transport von Salz in Ladungen von 10 000 kg oder Zahlung

der Fracht für dieses Quantum direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion Hannover, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in den Staatsbahntarifen **Frankfurt a/M. - Hannover** und **Frankfurt a/M.-Oldenburg** durch Nachtrag VI bezw. III zur Einführung gekommenen Spiritus- und Sprit-Ausnahmetarife zum See-Export werden unter den bisherigen Bedingungen auf ein weiteres Jahr beibehalten.
Frankfurt a/M., den 20. August 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahndirektion. (1781)

Mit der voraussichtlich am 1. Oktober cr. erfolgenden Eröffnung der Linie Ludwigsstadt-Probstzella gelangen die im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** Heft 1 vom 1. Januar cr. enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt zur Aufhebung.
Die neuen Frachtsätze werden besonders bekannt gemacht werden.
Breslau, den 22. August 1885. (1782)
Königliche Eisenbahn-Direktion, im Namen der Verbands-Verwaltungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 5. September l. J. tritt der Gütertarif Theil II Heft No. 2 des Norddeutsch - Sächsischen Verbandes in Kraft.
Exemplare dieses Tarifes erliegen bei der unterzeichneten Direktion und in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit.
Wien, am 18. August 1885. (1783)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. September 1885 treten für den Elbeumschlags - Verkehr neue Tarife Ungarn - Laube, respektive Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Ungarn - Dresden/Elbequai in Kraft und werden hierdurch die bisher gültigen Uebernahmetarife vom 10. August 1882 sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.
Exemplare dieser Tarife liegen bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen insbesondere aber bei der Unterzeichneten zur Einsicht, sowie zum Bezuge bereit.
Wien, am 15. August 1885. (1784)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. September l. J. tritt der Nachtrag III zum Braunschweig - Magdeburg-Sächsischen Verbandtarife in Kraft, welcher neue, beziehungsweise geänderte Frachtsätze für diverse Relationen enthält.
Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.
Wien, am 17. August 1885. (1785)
Die Direktion.

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Am 26. September d. J. Nachmittags 4 Uhr erfolgt in unserem Geschäftszimmer hierselbst die Ausloosung von 19 Stück diesseitiger Prioritäts-Obligationen zur Amortisation, wovon die Inhaber hierdurch benachrichtigt werden.
Poln. Wartenberg, den 24. August 1885.
Direktion. (1786)

IV. Submissionen.

Die Lieferung von 4 Stück Tender-Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen (für Nebenbahnen) soll vergeben werden. Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen, und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 *M.* Schreibgebühren verabfolgt.
Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:
„Preisgebot auf Lokomotiven"
bis zum 11. September cr. Vormittags 10 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.
Zuschlags - Ertheilung soll innerhalb 4 Wochen erfolgen.
Köln, den 18. August 1885. (1787)
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Neu erschien:
Die
Pensionirung der Staatsbeamten
und die
Fürsorge für die Hinterbliebenen derselben etc.
= **Ein praktischer Führer u. Rathgeber.** =
Preis: brochirt (7 Druckbogen) 1 *M.*
Zusendung nach Eingang des Betrages.
Saarbrücken, im August 1885.
F. Braun,
Eisenbahn-Betriebs-Sekretair.

Gesucht eine gebrauchte, aber noch gut erhaltene **Drehscheibe für Güterwagen.** Offerten mit Preisangabe und Konstructionsskizze an **Hennicke & Goos**, Civilingenieure, Hamburg.

Tinten.
Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. Bornträger & Clüsener.

Alfred Lorentz
Berlin SW., Lindenstr. 67.
Internationales
Patent-Bureau
Alfred Lorentz. Berlin S.W.
Besorgung u. Verwerthung von Patenten in allen Ländern. Auskunft über jede Patentangelegenheit. (Prospecte gratis.)

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUN Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. M. M. von Webers Schule des Eisenbahnwesens bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 67. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. August 1885.

Der neue Italienische Eisenbahntarif.

Durch das nach langen und schwierigen Verhandlungen und Vorarbeiten zu Stande gekommene Gesetz vom 1. Juli d. J. hat die gesammte Organisation der Italienischen Bahnen durchgreifende Veränderungen erfahren.

Die bis dahin in Wirksamkeit gewesenen drei grossen Verwaltungen der Oberitalienischen, der Römischen und der Südbahnen sind aufgelöst worden und an deren Stelle auf Grund der staatsseitig abgeschlossenen Pachtverträge die Betriebsgesellschaften der Mittelmeer-, der Adriatischen und der Sizilianischen Bahnen getreten.

Von weittragendem Interesse für das Verkehrsleben Italiens ist die durch das erwähnte Gesetz veranlasste Schaffung eines neuen einheitlichen Eisenbahntarifes für den Personen- und den gesammten Güter- und Viehverkehr mit gleichmässigen betriebsreglementarischen Bestimmungen und übereinstimmenden allgemeinen sowie besonderen Tarifvorschriften und einheitlicher Güterklassifikation. Alle bisher auf den Linien der einzelnen Verwaltungen in Geltung gewesenen vielfach verschiedenen Vorschriften und abweichenden Tarifsätze sind zur Aufhebung gelangt.

Dieser neue Tarif bezeichnet einen wesentlichen Fortschritt in den Eisenbahn-Verkehrsverhältnissen der Italienischen Halbinsel, welcher um so mehr von günstiger Wirkung nun auch für den Verkehr der Italienischen Bahnen mit dem Auslande sein wird, als im allgemeinen Ermässigungen der Frachtsätze auf den Italienischen Strecken eingeführt sind.

Der neue Tarif ermöglicht dem Publikum, sich in leichter und zuverlässiger Weise von allen in Betracht kommenden Tarifvorschriften Kenntniss zu verschaffen, die Höhe der Beförderungsgebühren nach den durchweg für das Kilometer festgesetzten Einheitssätzen ohne besondere Mühe zu berechnen.

Während ferner die Rechte und Pflichten der Eisenbahngesellschaften dem Publikum gegenüber durchweg eine genau ersichtliche, klar verständliche Abgrenzung erfahren haben, sind andererseits auch der Landes-Aufsichtsbehörde ein weitgehender Einfluss, namentlich hinsichtlich Gewährung von Erleichterungen im Personenverkehr und des Gebietes der Ausnahmetarifirungen im Güterverkehr vorbehalten. Dem Grundsatze der vollen Publizität sämmtlicher Tarife und der gleichmässigen Behandlung aller Verkehrsinteressenten ist unbedingte Anerkennung zu theil geworden.

Mit Rücksicht auf das vielfache Interesse, welches die Veröffentlichung des neuen Tarifs in den Kreisen der Vereinsbahnen erregen wird, bringen wir in der Beilage (Seite 841) eine fachgemässe Uebersetzung desselben zum Abdruck.

Ein wichtiges Französisches Präjudiz.

In No. 8 des Jahrgangs 1882 dieser Zeitung (S. 113) theilten wir unter der vorstehenden Ueberschrift auszugsweise ein Urtheil des Appellhofes in Nancy mit, wonach die Zwangsvollstreckung gegen ausländische Staatsbahnen in Frankreich unzulässig ist, da der fremde Fiskus ebenso wie der Französische Fiskus zu behandeln und gegen letzteren die Zwangsvollstreckung nicht statthaft sei.

Der Kassationshof zu Paris, vor den der fragliche Prozess durch die Gegenseite gebracht worden ist, hat nun durch Urtheil vom 5. Mai 1885 die Entscheidung des Appellhofes zu Nancy aus den Gründen des Appellurtheils bestätigt.

Die betreffenden Entscheidungsgründe des Pariser Kassationshofes lauten wörtlich wie folgt:

„Attendu qu'il est constaté par le dit arrêt (16. Août 1881) que la Direction Générale des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine constitue une Administration publique, ressortissant de la Chancellerie de l'Empire Allemand, pour le compte et sous l'autorité duquel elle procède à l'Exploitation de ces Chemins; que cette exploitation est donc, en réalité, le fait de l'Etat lui-même, qui la dirige par l'intermédiaire d'agents institués par lui et placés sous sa dépendance directe; que c'est par conséquent avec raison que l'arrêt attaqué a conclu de là que le matériel attaché à cette exploitation, les sommes qu'elle produit, et les créances contre les tiers qui en proviennent, sont la propriété de l'Etat Allemand; Attendu qu'il est de principe absolu, en droit, qu'il n'appartient pas à un créancier de l'Etat, même pour assurer l'exécution d'une obligation judiciaire obtenue contre celui-ci, de faire saisie-arrêt entre les mains d'un tiers, des deniers ou autres objets qui sont la propriété de l'Etat;

Que cette règle doit recevoir son application, alors que le débiteur est un Etat étranger, et que les sommes ou effets saisis sont en France, comme dans l'espèce; que par suite, en le déci-

dant ainsi, l'arrêt attaqué n'a violé aucune des dispositions légales visées au pourvoi".*)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Nationalitätenfrage bezüglich des Bahnpersonals.

Die Polnischen Blätter sprachen sich jüngst höchst erregt darüber aus, dass dem Vernehmen nach mehrere Tschechische Beamte auf die Galizischen Staatsbahnen versetzt werden sollen. Die Generaldirektion derselben beeilte sich diese Nachricht mit dem Beifügen zu dementiren, dass im Gegentheil noch mehrere Beamte Polnischer Nationalität aufgenommen werden sollen. Dieses Faktum ist einestheils für unsere Zustände sehr bezeichnend, anderntheils aber ein Memento, auf diesem Wege nicht weiter fortzufahren. Die Bahnverwaltungen dürfen dem nationalen Chauvinismus nicht folgen, der soweit geht, dass die doch der derselben Mutter Slavia angehörigen Polen ihre Tschechischen Stammesbrüder perhorresziren; die Bahnen haben wie bisher nicht zu fragen, welcher Nation der anzustellende Beamte angehört, sonst werden zur grossen Benachtheiligung der Sicherheit und Präzision des Dienstes Reibungen unter dem Personale unvermeidlich. Wenn der Bahnbedienstete nur der Sprache des Landes insoweit mächtig ist, um sich mit den Parteien verständigen zu können, so darf seine Versetzung nicht durch seine Nationalität beinflusst werden; hierfür dürfen einzig und allein nur Dienstrücksichten massgebend sein. Würden unsere nationalen Ultras wirklich den wahren Vortheil ihres eigenen Landes vor Augen haben, so müssten sie gerade wünschen, dass recht viele gebildete Bahnbeamte anderer Nationalität dahin versetzt werden; wenn dieselben auch nicht die Landessprache mit solcher Vollkommenheit als die Eingeborenen sprechen werden, so werden es ihre Kinder thun; das Land gewinnt durch solche neue Elemente nur an geistigem und materiellem Kapital. Was hat denn Amerika so gross und mächtig gemacht, als die Einwanderung Deutschen Kapitales und Fleisses!

Ausserordentliche Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dieselbe hat, wie wir bereits berichteten, am 20. d. Mts. stattgefunden. Wie vorauszusehen, haben die Aktionäre dieser Bahn das Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung in der vom Reichsrathe beschlossenen Fassung genehmigt. Nur eine einzige Stimme sprach gegen die Annahme.

Durchführung des Verkehrs von Sekundär- (Omnibus-) Zügen.

Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat für diese Durchführung auf den normal betriebenen Linien der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft folgende Bestimmungen festgesetzt: 1. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit solcher Züge darf 30 km pro Stunde betragen. 2. Die grösste zulässige Achsenzahl, bei welcher die im Punkte 5 (Alinea 1) der Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Sekundär- (Omnibus-) Zügen erwähnte Erleichterung, nämlich das Bremsnormale der Lastzüge, noch Anwendung finden darf, wird mit 20 festgesetzt; führt ein solcher Zug mehr als 20 Achsen, so hat das Bremsnormale für gemischte Züge in Anwendung zu kommen. — Hinsichtlich der Durchführung des Verkehrs der Sekundär- (Omnibus-) Züge in den normal betriebenen Strecken Wien-Sollenau und Wiener-Neustadt-Aspang der Eisenbahn Wien-Aspang wurden von der Generalinspektion unterm 10. August nachstehende Bestimmungen festgesetzt: 1. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit solcher Züge darf 30 km pro Stunde betragen. 2. Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Lokomotive bezw. Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen kann entfallen, wenn der Sekundär- (Omnibus-) Zug in den Strecken Wien-Sollenau und Wiener-Neustadt-Pitten aus nicht mehr als 12, in der Strecke Pitten-Aspang aus nicht mehr als 8 Achsen besteht. 3. Die grösste zulässige Achsenzahl, bei welcher die im Punkte 5 (Alinea 1) der Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Sekundär- (Omnibus-) Zügen erwähnte Erleichterung, nämlich das Bremsnormale für Lastzüge, noch Anwendung finden darf, wird für die Strecken Wien-Sollenau und Wiener-Neustadt-Pitten mit 16, für die Strecke Pitten-Aspang mit 12 festgesetzt; wird diese Achsenzahl überschritten, so hat das Bremsnormale für reine Personenzüge in Anwendung zu gelangen.

Bau der Eisenbahn Herpelje-Triest.

Nunmehr wird ernstlich an diesen auf Staatskosten herzustellenden Bau geschritten. Die Bahn wird 22 km lang, wovon zunächst der Bau der Strecke von Herpelje bis St. Andräa in der Länge von 19,4 km vergeben werden wird. Die Bauvergebung erfolgt im Wege der Offertverhandlung auf Nachmass, getrennt nach drei Bauloosen oder im ganzen. Die Kosten der Unterbau-, Oberbau- und Hochbau-Arbeiten, bezüglich deren die Offertverhandlung eingeleitet wird, sind von der Staatsverwaltung mit 1,96 Millionen Gulden präliminirt, während die gesammten Anlagekosten mit dem Maximalbetrage von 3,34 Millionen Gulden veranschlagt sind. Der Bau der Bahn von Herpelje nach Triest ist von besonderer Wichtigkeit. Für sich allein wird die Linie nur eine Verbindung der Istrianer Bahn mit Triest herstellen. (Die Istrianer Bahn besteht aus der direkten Linie von Divacca nach Pola und der Zweiglinie Confanaro-Rovigno.) Die besondere Bedeutung der neuen Bahn liegt aber nicht in der Herstellung dieser Verbindung, sondern in der Bestimmung des Gesetzes, kraft deren der Staatsverwaltung das Recht eingeräumt ist, die freie Mitbenutzung der Südbahnstrecke Laibach-Divacca im Vertragswege oder zwangsweise zu erwirken, um derart für das Staatsbahnnetz von Laibach aus eine direkte Verbindung bis Triest zu erlangen. Im Gesetze über den Bau der Linie Herpelje-Triest ist bestimmt, dass die Einräumung des Benutzungsrechtes im Enteignungswege beansprucht werden kann, falls ein Uebereinkommen mit der Südbahngesellschaft bis zum Ablaufe des Jahres 1884 nicht zu Stande kommt. Ein solches Uebereinkommen ist bisher nicht abgeschlossen worden, obwohl schon im vorigen Jahre Verhandlungen zwischen Delegirten der Staatseisenbahnen und der Südbahn gepflogen wurden. Wie es heisst, sollen demnächst die Verhandlungen erneuert werden.

Bukowinaer Lokalbahnen.

Der Bau der Bukowinaer Lokalbahnen Hliboka-Berhometh, Karapczin-Czudin und Hatna-Kimpolung im Gesammtausmasse von 140 km wurde der Unternehmung Ingenieur Mezger & Co. übertragen. Die Konzessionsurkunde für diese Bahnen dürfte demnächst publizirt werden. Konzessionäre sind mehrere Gutsbesitzer der Bukowina mit dem Grafen Pino an der Spitze. Das Kapitalserforderniss ist mit 5,6 Millionen Gulden veranschlagt. An der Kapitalsbeschaffung für diese Bahnen wird sich die Staatsverwaltung mit 1,1 Millionen Gulden (durch Uebernahme von Stammaktien der zu bildenden Aktiengesellschaft) und die Lemberg-Czernowitzer Bahn mit 1,87 Millionen Gulden (durch Uebernahme von Prioritätsaktien al pari) betheiligen. Dem Vernehmen nach soll sich die letztere um den Betrieb beworben, doch sollen die Konzessionäre die eigene Regie in Aussicht genommen haben. Allerdings wäre es heute noch verfrüht, darüber einen endgültigen Beschluss zu fassen; doch scheint die für Ungarn in gesetzlicher Kraft stehende Bestimmung wünschenswerth, dass die den Lokalbahnen angrenzenden Haupt-, insbesondere Staatsbahnen den Betrieb jener gegen die Selbstkosten übernehmen müssen.

Neue Lokalbahnen in Galizien.

Unter Führung des Oberingenieurs der Carl-Ludwigbahn, Herrn S p a l k e, hat sich in Lemberg ein Konsortium gebildet, welches in Galizien eine ganze Reihe von Vizinalbahnen auszubauen beabsichtigt und sind bereits die Detailpläne für dieselben ausgearbeitet worden. Es wurde bereits eine Karte herausgegeben, in welcher sämmtliche neu zu bauenden Bahnen genau verzeichnet sind. Es sind deren in Westgalizien nicht weniger als sieben, in Ostgalizien gar elf. Die einzelnen von den projektirten Linien berührten Gemeinden und Gutsbesitzer haben bereits dem oben erwähnten Konsortium erklärt, dass sie im Falle des Zustandekommens der Bahnen die nöthigen Baugründe unentgeltlich zu überlassen bereit sind.

Obgleich man infolge der erwähnten Führung annimmt, dass die Carl-Ludwigbahn diesem Projekte nicht fern steht und

---

*) In freier Uebersetzung:

In Erwägung, dass durch das gerichtliche Erkenntniss (NB. des Appellhofes in Nancy) festgestellt ist, dass die Generaldirektion der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen als öffentliche Behörde eingesetzt und dem Kanzleramt des Deutschen Reichs unterstellt worden ist, auf dessen (des Reichs) Kosten und unter dessen Autorität diese (Behörde) die genannten Eisenbahnen verwaltet;

dass dieser Betrieb in Wirklichkeit von dem Staate selbst ausgeführt wird, welcher denselben mittelst der von ihm selbst angestellten und ihm unterstehenden Beamten bewerkstelligt;

dass das angegriffene Erkenntniss folglich mit Recht angenommen hat, dass das Material, welches für diesen Betrieb beigestellt worden, desgleichen die Betriebseinnahmen und die Forderungen gegen Dritte, welche aus dem Betriebe entstanden, Eigenthum des Deutschen Reichs sind;

in Erwägung, dass es ein unabänderlicher Rechtssatz ist, dass einem Gläubiger des Staates es nicht zukommt, Gelder oder andere dem Staate gehörige Sachen in den Händen eines Dritten mit Arrest zu belegen, auch dann nicht, wenn es sich darum handelt, die Vollstreckung einer gerichtlich anerkannten Forderung zu sichern;

dass diese Rechtsnorm auch dann Anwendung finden muss, wenn der Schuldner ein fremder Staat ist, indem die Gelder oder die mit Arrest belegten Effekten desselben wie Sachen des Französischen Staates zu behandeln sind;

dass somit das angefochtene Erkenntniss, indem es solches aussprach, keine bestehende Rechtsnorm verletzt hat etc.

es auch materiell unterstützen werde, so ist es doch nach den in diesem Lande gemachten Erfahrungen zu wünschen, dass sich das Land selbst materiell betheilige, da sonst die Realisirung dieser Bahnen noch lange in Frage stehen dürfte. Ob nicht eine obligatorische Verpflichtung der Adjazenten zur verhältnissmässigen Beitragsleistung für Lokalbahnen gesetzlich anzustreben wäre, sollte doch erwogen werden.

Elektrisches Licht bei Eisenbahnzügen.

Die Frage der Verwendung des elektrischen Lichtes bei Eisenbahnzügen zur Erleuchtung der zu befahrenden Strecke scheint durch die von einem Oesterreichischen Telegraphen-Ingenieur, Hermann Sedlacsek, erfundene Lokomotivlampe ihre Lösung gefunden zu haben. Alle bisherigen Versuche, die Bogenlampen der verschiedensten Konstruktionen für die Lokomotive zu verwenden, hatten bisher keinen günstigen Erfolg, weil die zur Regulirung der Entfernungen der Kohlenspitzen im Gebrauche befindlichen Regulatoren mit ihren Mechanismen, Zahnrädern, Rollen etc. den fortdauernden Stössen und Schwankungen nicht zu widerstehen vermögen. Nach Sedlacsek's Erfindung tragen die Kolben zweier in Verbindung stehender, vertikal gestellter, mit Oel oder Glycerin gefüllter Röhren die Halter der Kohlenstäbe und reguliren in Verbindung mit einem Elektromagnet mittelst eines ebenso sinnreichen als einfachen Mechanismus automatisch die Entfernung der Kohlenspitzen der Lampe. Das bekannte hydrostatische Gesetz von den kommunizirenden Gefässen hat dem Erfinder über alle Schwierigkeiten hinweggeholfen, welche sich noch der praktischen Lösung dieser wichtigen Frage entgegenstellten. Die auf der Kaiserlichen Elisabeth-Westbahn angestellten Versuche haben die Vorzüglichkeit der neuen Lokomotivlampe erwiesen. Eine Flachring-Dynamomaschine, bethätigt durch einen mit dem Dampf des Lokomotivkessels gespeisten kleinen Rotations-Dampfmotor, beide auf dem Rücken des Lokomotivkessels aufgesetzt, lieferte den elektrischen Strom für die mit „Glimmer" verglaste Lampe, welche von der Lokomotive aus ihr wunderbares Licht in mächtigem Strahlenkegel mehrere hundert Meter weit vor sich hinauswarf auf die Fahrbahn und diese mit all ihrem Zubehör und ihrer Umgebung tageshell beleuchtete. — Der allgemeinen Einführung dieser Beleuchtung steht bekanntlich noch der Kostenpunkt im Wege. Nun haben sowohl der Erfinder als auch andere Oesterreichische Techniker mehrere Vereinfachungen in Vorschlag gebracht, welche die Konstruktion des fraglichen Apparates wesentlich verbilligen. Dem Vernehmen nach ist eine Aktiengesellschaft im Werden begriffen, welche die Sedlacsek'sche Erfindung nach Ablösung seines Privilegiums ausbeuten und durch die Ermöglichung der allgemeineren Anwendung auf den Bahnen gewiss auch gute Dividenden erzielen wird.

Börsenbericht und Koursnotiz.

In dem Verkehr des Eisenbahnmarktes herrschte in der verflossenen Woche eine etwas matte Tendenz; das Koursblatt zeigt infolge dessen nur wenige Veränderungen. Nordbahn (2370) allein hatte infolge der stattgehabten Generalversammlung lebhafte Käufer in der Spekulation gefunden, welche den Impuls hierzu in der Aktien-Amortisirung empfangen hat. Nachdem über die Exportchancen noch immer nichts entschieden ist, hatten auch die Exportbahnen wenig Elastizität bekundet und notirten nicht höher als in der vorigen Woche.

Aus Sachsen.

Lebensversicherungen bei der Gesellschaft „Nordstern" in Berlin.

Zu den Versicherungsgesellschaften, für welche die Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen die Einhebung der Prämien bei Lebensversicherungen ihrer Beamten unter gewissen Bedingungen übernimmt, ist neuerdings die Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft „Nordstern" in Berlin getreten. Bisher sind bezügliche Abkommen bereits mit der „Allgemeinen Renten-, Kapital- und Lebensversicherungs-Bank „Teutonia" in Leipzig, der Lebensversicherungs-Gesellschaft in Leipzig, der „Victoria" Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft zu Berlin, der Allgemeinen Versicherungsanstalt im Grossherzogthum Baden zu Karlsruhe und der Magdeburger allgemeinen Versicherungs-Aktiengesellschaft abgeschlossen worden.

Die Vergünstigungen, welche diese Gesellschaften als Gegenleistung für die Uebernahme des Prämieninkassos gewähren, bestehen im wesentlichen in folgendem: Kostenfreie Aufnahme (keine Polizengebühr, kein Arzthonorar, kein Porto), Ermässigung der Prämienbeträge um drei bezw. fünf Prozent, Fortbestand der Versicherung ohne Prämienerhöhung für den Fall der Einberufung der versicherten Beamten zum Feld-Eisenbahndienst und sofortige Auszahlung der Versicherungssumme nach Eingang und Richtigbefund der Unterlagen, bezw. Herabsetzung der Auszahlungsfrist auf 14 Tage.

Mülsengrundbahn.

Nachdem vor kurzem eine Begehung dieser im Bau begriffenen schmalspurigen Bahn von Mosel nach Ortmannsdorf (vergl. No. 34 S. 446 dieser Zeitung) durch Beamte des Königlichen Finanzministeriums stattgefunden, ist dem Vernehmen nach bestimmt worden, dass die Bahn — welche bekanntlich den Charakter einer Nothstandsbahn trägt — wenn möglich, bereits am 1. November d. Js. eröffnet werden soll. Früher nahm man an, dass die Eröffnung erst im Laufe des Jahres 1886 erfolgen könne.

Klingenthal-Landesgrenze.

Der Bau dieser kurzen Anschlussbahn (vergl. No. 39 S. 500 dieser Zeitung) ist auf Sächsischer Seite soweit gefördert, dass dieselbe bis auf die Brücke über den Zwotabach und die Chaussee zu dem im Staatsvertrage festgesetzten Zeitpunkt, d. i. bis Ende dieses Jahres, fertiggestellt werden könnte und durch Anlage von interimistischen Ueberbrückungen an Stelle der vorgedachten Brücke würde die Betriebseröffnung bis zu dem bezeichneten Zeitpunkt zu ermöglichen sein. Voraussichtlich aber dürfte sich diese Massnahme nicht nöthig machen, da dem Vernehmen nach der Bau der Oesterreichischen Anschlussstrecke Landesgrenze-Graslitz seitens der Buschtêhrader Bahn noch garnicht in Angriff genommen ist. Vor kurzem soll erst die Lage des Bahnhofs in Graslitz endgültig festgestellt und dabei bestimmt worden sein, dass der Bahnhof in unmittelbare Nähe der Stadt Graslitz kommen soll, während die Bahngesellschaft bisher nur eine Erweiterung des jetzigen Endbahnhofes beabsichtigte. Es wird dadurch die neue Tracirung eines Theiles der Strecke und neue Grundeinlösung nöthig.

Aus Bayern.

Passau-Fürsteneck-Freyung.

⊙ Die Grunderwerbungen für die Waldbahnlinie Passau-Fürsteneck-Freyung sind nun auf der ganzen Strecke durchgeführt. Es kommen ungefähr 340 Tagwerk (ohne Auslichtung) zur Ablösung, wofür sich die Kosten auf ca. 250 000 ℳ belaufen. Die Bahnverwaltung ist von dem Resultate der Grunderwerbung, wie es auf der ganzen Strecke erzielt wurde, sehr befriedigt.

Eichicht-Probstzella.

Mit reichem Schmucke von Blumen und Guirlanden befuhren vergangenen Sonnabend, Nachmittags 4 Uhr die zwei ersten Probezüge auf definitivem Gleise die Neubaustrecke von Eichicht nach Probstzella, Anschluss an die Bayerische Staatsbahn. Nach 1¼ stündiger Fahrt liefen dieselben glücklich im Bahnhof Probstzella ein. Gegen 9 Uhr Abends erfolgte die Rückfahrt nach Eichicht, welche ebenfalls glücklich verlief. Die Eröffnung der Bahnlinie Ludwigsstadt-Probstzella erfolgt am 1. Oktober d. J.

Hof-Naila.

Die Hof-Nailaer Bahn wird bis zum 1. Mai 1887 zur Eröffnung gelangen. Die Arbeitsloose 1 und 2 der Hof-Marxgrüner Bahn, veranschlagt auf 113 398 ℳ, wurden dem mit 10,3 pCt. meistabbietenden Hofer Konsortium Rommel-Laubmann und Wagner zugeschlagen. Es waren im ganzen 8 Submissionen eingelaufen.

Generalversammlung der Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft.

Am 22. d. M. fand dahier die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft statt. Nach dem Geschäftsberichte beliefen sich die Gesammteinnahmen pro 1884/85 auf 1 162 182,21 ℳ und die Gesammtausgaben auf 895 155,86 ℳ, sodass ausschliesslich der Dotirung des Reservefonds ein Ueberschuss von 267 026,35 ℳ verbleibt. Nach Dotirung des Reservefonds und der einzelnen weiteren Kontos wurde beschlossen, eine Dividende von 6 pCt. = 198 000 ℳ zur Vertheilung gelangen zu lassen. Der nach Abzug der Dividende verbleibende Gewinnüberschuss des abgelaufenen Geschäftsjahres beträgt 34 256,8 ℳ und mit dem Gewinnvortrage nebst Zinsen von 22 958,32 ℳ, sowie der Ueberweisung des Erneuerungsfonds aus dem Jahre 1883/84 von 1 391,42 ℳ ergibt sich eine Gesammtsumme von 58 605,82 ℳ, welche in Reserve gestellt werden. Am Schlusse des Jahres waren 51 702 m Gleise in Betrieb. Die Einnahme der Dampfbahnlinie München (Riegelmayenplatz)-Nymphenburg betrug 89 845,70 ℳ, gegen 87 792,70 ℳ des Vorjahres, demnach wurde eine Mehreinnahme von 2 053 ℳ erzielt. Die Einnahme pro Zugkilometer beträgt 135,993 ₰ gegen 133,003 ₰ im vergangenen Jahre, somit 2,99 ₰ mehr. Die Einnahme pro Fahrgast betrug 16,839 ₰ gegen 17,308 ₰ des Vorjahres, demnach 0,474 ₰ weniger.

Betriebsresultate der Amerikanischen Central Pacific Eisenbahn pro 1884.

Nach dem Berichte für das mit dem 31. Dezember 1884 endigende Betriebsjahr hatte die Gesellschaft in Betrieb:

eigene Strecken		
von San Francisco bis Ogden	883 Miles	
Zweiglinien	371 „	
	1 254 Miles (= 2 020 km)	
gepachtete etc. Strecken		
Süd-Pacific von Californien	794	
„ „ „ Arizona	384	
„ „ „ New Mexiko	171	
sonstige Strecken	440	
	1 789 „ (= 2 880 „)	
Summa	3 043 Miles (= 4 900 km)	

im Durchschnitt für das ganze Jahr 2 957 Miles (gegen 2 998 in 1883). Die Ausrüstung bestand in 429 Lokomotiven, 200 Personen-, 53 Schlaf-, 4 Rauch-, 96 Einwanderer-, 19 Post- und 78 Gepäck- und Expresswagen; ferner 4 714 bedeckte, 2 Pulver-, 8 Oel-, 64 Wasserbehälter-, 3 191 und 138 Küchen- (caboose) Wagen; endlich 1 Zahl-, 4 Oberbeamten-, 16 Stations-, 267 Bahn- und Dienstwagen; 992 Hand- und Segelwagen und 9 Schneepflügen. Das schwimmende Material bestand in 10 Fähr- und 3 Flussdampfern.

Unter den Passivis figuriren im General-Abschluss neben 59 Millionen Dollar Aktien und 52 Millionen Dollar fundirter Schuld die Forderung der Regierung (exkl. Zinsen) von 27,9 Millionen Dollar, ferner 10 Millionen Dollar schwebende Schuld.

Die Zinsen für die Regierungsobligationen belaufen sich auf 27,6 Millionen Dollar, auf welche aber ca. 9 Millionen für Frachten etc. abzurechnen sind. Ueber die Höhe des Restbetrages besteht ein Streit zwischen der Regierung und der Bahn.

Leistungen der Lokomotiven (Miles):

	1884	gegen 1883
Personenverkehr	3 380 323	+ 4,9 pCt.
Güterverkehr	5 074 615	— 13,6 „
Dienstlich	2 229 496	+ 5,6 „
zusammen	10 684 434	— 4,7 pCt.

Leistungen der Wagen (Miles):

Personenverkehr	18 246 541	— 12,3 pCt.
Güterverkehr	85 451 527	— 14,3 „
zusammen	103 698 068	— 13,8 pCt.

Die Kosten des Lokomotivdienstes betrugen 37,14 Cents pro durchlaufene Mile; dieser erhebliche Satz ist vorzugsweise eine Folge der hohen Kosten für Feuerung, welche sich auf 21,35 Cents pro Mile beliefen.

Beförderte Passagiere:

	1884	gegen 1883
Durchgang	95 987	— 15,6 pCt.
Lokal	2 225 979	+ 15,0 „
Fährverkehr	6 451 887	— 0,6 „
Summa	8 773 853	+ 2,7 pCt.

Beförderte Güter (Tonnen):

Lokal	1 992 131	+ 2,5 pCt.
Durchgang	361 024	— 8,9 „
Dienstlich	515 255	— 5,2 „
Summa	2 868 410	— 0,5 pCt.

Durchschnittliche Beförderungslänge im Lokalverkehr auf 128,9 Miles, im Durchgangsverkehr 902,1, Dienstgut 159,1, im Durchschnitt für alle Güter: 231,7 Miles. Die Fähr-Passagiere wurden von 2—6 Miles in den Wagen befördert, neben den 4 Miles auf der Fähre.

Einnahmen:

	1884	gegen 1883
für Gütertransport	13 043 034 D.	— 12,6 pCt.
für Personentransport	7 226 571 „	— 9,0 „
Post- und Expresstransport	861 030 „	— 6,0 „
Verschiedenes	1 035 471 „	+ 9,0 „
Summa	22 166 106 D.	— 10,4 pCt.
Ausgaben	15 695 397 „	+ 0,8 „
Nettoertrag	6 470 709 D.	— 29,4 pCt.
Bruttoertrag pro Mile	7 496 „	— 9,1 „
Nettoertrag pro Mile	2 188 „	— 28,5 „
Prozente der Ausgaben von den Einnahmen	70,8	62,9

Abgerechnet die Renten betrugen die Betriebsausgaben im Jahre 1884 nur 51,6 pCt.

Was die Theilung zwischen eigenen und gepachteten Linien betrifft, so stellt sich folgendes heraus:

	Einnahmen	Ausgaben	Nettoertrag
Eigene Strecken	11 826 901 D.	5 998 095 D.	5 828 806 D.
Gepachtete Strecken	10 339 205 „	9 697 302 „	641 903 „
Summa	22 166 106 D.	15 695 397 D.	6 470 709 D.

Die Summe der gezahlten Renten belief sich auf 4 250 271 D.

Der obenbezeichnete Nettoertrag erhöht sich durch Hinzurechnung der Einnahme aus Landverkäufen, für Zinsen etc. auf . . . 7 565 846 D.
die zu bestreitenden Abgaben, Zinsen, Rücklagen beliefen sich auf . . . 7 680 121 „
es ergab sich also ein Defizit von 114 275 D.
Hierzu gezahlte 3 pCt. Dividende = 1 778 265 „
so dass pro 1884 ein Totaldefizit entstand von . . . 1 892 540 D.

Die für die Regierungstransporte berechneten 959 621 D. wurden von der Vereinigten Staaten-Regierung nicht berichtigt mit Rücksicht auf die wegen der Verzinsung und Tilgung der Subsidien bestehende Differenz.

Durch die Eröffnung neuer Strecken, namentlich der North Pacific Eisenbahn, der Oregon Short Linie der Union Pacific Eisenbahn und der Atlantic & Pacific Eisenbahn — alle drei lebhaft konkurrirend für den Transitverkehr — wurden die Chancen für die Central Pacific Eisenbahn so ungünstig verändert, dass dieselbe sich entschloss, ihre Linien nördlich von Goshen an die Southern Pacific Co. gegen eine Minimalrente pachtweise zu überlassen.

Midland und North-Eastern Eisenbahn.*)

Die Midland und North-Eastern Eisenbahn in England sind einander sehr ähnlich und arbeiten unter ähnlichen Betriebsverhältnissen, so dass eine Vergleichung der Einzelheiten der Anlagekosten, Einnahmen und Ausgaben von Interesse sein dürfte. Beide Gesellschaften haben zur Zeit zahlreichere Betriebsmittel als irgend eine andere in England, vielleicht mehr als irgend eine in der Welt. Die Anlagekosten der beiden Gesellschaften übersteigen die Kosten der London und North-Western und der Great-Western Bahn zusammengenommen und die Anzahl ihrer Fahrzeuge ist so gross wie die aller anderen Englischen Bahnen zusammen. Dies rührt daher, dass die beiden genannten Bahnen sämmtliches Betriebsmaterial, welches auf ihren Linien läuft, selbst besitzen. Die North-Eastern ist schon seit einiger Zeit im Besitz ihres gesammten Betriebsparkes und die Midland Bahn hat vor kurzem nach einer Verständigung mit ihrer Kundschaft deren ganzen bisher in Privatbesitz befindlichen Wagenpark übernommen.

Das Anlagekapital, die Betriebslänge, das Verhältniss der verschiedenen Arten des Verkehrs zu einander, die Zugänglichkeit der verschiedenen Bezugsquellen für Bau, Reparatur und Betrieb des rollenden Materials sind bei beiden Bahnen gleich oder wenigstens einander so ähnlich, dass man ohne Neid die nachstehenden Vergleiche anstellen kann, welche den Berichten der Bahnen entnommen sind oder aus denselben abgeleitet sind und die Verhältnisse für das verflossene Jahr am 31. Dezember 1884 darlegen.

	Midland	North-Eastern
Linien:		
in Besitz und eröffnet . . km	2 265	2 471
in Betrieb „	2 465	2 471
Anlagekapital.		
Eisenbahnen in Besitz und eröffnet M.	1 136 581 220	985 433 040
Betriebsmittel „	198 988 500	184 868 840
pro Betriebskm „	80 733	74 928
pro Zugkm „	5,98	7,75
Verhältniss zur Eisenbahn pCt.	17½	18¾
Einnahmen.		
Personenzüge M.	46 709 300	37 147 560
pro Wagen „	12 320	13 080
pro Personenzugkm „	2,22	2,33
Güter- und sonstige Züge „	99 885 380	88 382 800
pro Wagen „	1 340	1 160
pro Güterzugkm „	3,25	3,93
Gesammteinnahme „	146 594 680	125 530 360
pro Maschine „	86 400	85 400
pro Zugkm „	2,84	3,26
Kosten des Betriebsmaterials pCt.	74	68
Betriebsausgaben.		
Löhne M.	8 711 060	6 622 960
pro Maschine „	5 140	4 500
pro Zugkm ₰	16,3	17,3
Heizung, Wasser Oel etc. M.	6 379 440	5 617 730
pro Maschine „	3 760	3 820
pro Zugkm ₰	11,9	14,6
Gesammt-Betriebskosten M.	15 090 500	12 340 680
pro Maschine „	8 900	8 320
pro Zugkm ₰	28,1	31,8

*) Nach dem „Engineering“ vom Juli 1885.

Reparaturen.		
Maschinen . . . . ℳ	7 010 560	8 292 200
pro Maschine . . . . . . „	4 140	5 660
pro Zugkm . . . . ₰	13,1	21,5
Personenwagen . . . . . ℳ	3 516 800	2 441 780
pro Personenwagen . . . „	928	860
pro Personenzugkm . . . ₰	16,0	15,2
Güterwagen . . . . ℳ	6 445 000	7 015 660
pro Güterwagen . . . . „	85,8	92,2
pro Güterzugkm . . . . ₰	20,3	31,1
Gesammtreparaturen . . . ℳ	16 972 360	17 749 640
pro Zugkm im Durchschn. ₰	31,6	46,0
Kosten des Betriebsmaterials pCt.	8,53	9,60
Lebensdauer in Jahren	11,7	10,4
Bewegende Kraft.		
Betrieb und Reparaturkosten ℳ	32 062 860	29 990 320
pro Zugkm . . . . ₰	59,7	77,8
Einnahmen . . . . pCt.	21,9	23,9
Anzahl		
der Maschinen	1 697	1 470
pro Betriebskm	0,69	0,60
der Personenwagen etc.	3 792	2 839
pro Betriebskm	1,54	1,15
der Güterwagen etc.	75 098	76 076
pro Betriebskm	30,45	30,76
Zugkilometer.		
Personenzüge auf eigenen Linien km	21 025 456	15 959 257
pro Kilometer Bahn	5 768	4 014
Güterzüge auf eigenen Linien km	30 697 375	22 453 852
pro Kilometer Bahn	8 421	5 647
im ganzen auf eigenen Linien km	51 722 832	38 413 110
pro Kilometer Bahn	14 189	9 661
pro Maschine . . . . . km	31 531	26 132

Die wirkliche durchfahrene Kilometerzahl betrug bei der Midland Bahn mit Einschluss der für andere Gesellschaften gefahrenen Kilometer

Personenzüge	21 820 484 km
Güterzüge	31 697 637 „
zusammen	53 518 121 km

Der erste Hauptpunkt, welcher zu beachten ist, ist das Anlagekapital für das im Betrieb befindliche rollende Material beider Linien. Der Betrag ist am grössten bei der Midland Bahn im Verhältniss zu der Betriebslänge und auch in Bezug auf die Einnahmen. Andererseits ist indessen dasselbe bei der Midland Bahn kleiner im Verhältniss zu den Zugkilometern, d. h. der geleisteten Arbeit, und gleichfalls zu den Kosten der Bahn selbst. Das auffälligste Ergebniss in dieser Zusammenstellung ist wohl die Thatsache, dass mit dem Kapitalaufwand von 5,98 ℳ für Betriebsmaterial ein Zugkilometer auf der Midland Bahn geleistet wird, während dieselbe Arbeit auf der North-Eastern ein Kapital für rollendes Material von 7,75 ℳ erfordert. In Bezug auf die gleiche geleistete Arbeit ist daher beinahe 30 pCt. mehr an Werth des rollenden Materials bei der North-Eastern als bei der Midland Bahn erforderlich. Die Erklärung hierfür ist nicht darin zu suchen, dass die North-Eastern Bahn zu viel Kapital in ihr rollendes Material gesteckt hat oder dass der Wagenpark theurer bezahlt ist, sondern rührt aus der Art ihres Verkehrs her, welcher einen schwerfälligeren und langsameren Charakter hat, im allgemeinen kürzere Entfernungen durchläuft und hierdurch lässt sich aus dem Wagenmaterial nur eine geringere Bewegung und Ausnutzung herauswirthschaften. Wenden wir uns nun zu den Einnahmen aus dem rollenden Material, so finden wir, dass die Ergebnisse im allgemeinen den Erwartungen entsprechen. Beispielsweise sind die Durchschnittseinnahmen pro Maschine einander auf beiden Seiten so gleich als nur möglich und jede Maschine bringt jährlich ungefähr ihre doppelten Anschaffungskosten ein. Jeder Personenwagen auf der Midland Bahn bringt etwas weniger ein als auf der North-Eastern, aber dies resultirt nicht aus einer geringeren kilometrischen Leistung, sondern aus der Art des Konkurrenzverkehrs und geringeren Personen-Fahrpreisen, während der nicht konkurrirende und im allgemeinen kürzere Entfernungen fahrende Personenverkehr der North-Eastern diese Bahn in die günstige Lage versetzt, ihre Wagen besser zu füllen. Die Midland-Güterwagen zeigen zwar eine bessere Durchschnittseinnahme als die der North-Eastern, aber dieser Vergleich ist wahrscheinlich nicht ganz korrekt. Die Midland Gesellschaft bezahlt nämlich noch eine erhebliche Summe, etwa 600 000 ℳ jährlich, an Miethe für Personen- und Güterwagen und in den oben angegebenen Zahlen sind daher ihrem rollenden Material Einnahmen aus dem Verkehr gutgeschrieben, welche gar nicht von demselben befördert worden sind. Der mehr konkurrirende Charakter des Personenverkehrs der Midland Bahn, der niedrigere Tarif für Personenbeförderung oder die weniger gefüllten Züge müssen die geringere Grösse der Einnahme pro Zugkilometer auf der Midland Bahn hervorrufen. In Bezug auf Güterzugeinnahmen sind die bezüglichen Verhältnisse nahezu dieselben wie beim Personenverkehr; bei der Midland Bahn betragen die Einnahmen 3,25 ℳ pro Zugkilometer gegen 3,93 ℳ bei der North-Eastern, also 20 pCt. weniger. Bei dem Gesammtverkehr im Personen- und Güterverkehr nimmt die Midland nur 2,84 ℳ pro Zugkilometer ein, während die North-Eastern 3,26 ℳ, d. h. etwa 15 pCt. mehr, erhält. Allgemein lässt sich daher sagen, dass die North-Eastern höhere Preise für die Beförderung der Personen und Güter erhält, ihre Züge besser füllen kann, weniger kostspieligere Konkurrenzfahrten auszuführen braucht und daher mehr in der Lage ist, ihren Betriebsdienst den jeweiligen veränderlichen Anforderungen des Verkehrs anzupassen. Die Midland Bahn hat mehr durchgehende Verbindungen herzustellen, sowohl mittelst bestimmter Personenschnellzüge als mittelst Eilgutzügen, abgesehen davon, ob die Züge gefüllt sind oder nicht.

Die Betriebskosten der Maschinen weisen Unterschiede auf, aber auch diese sind auf leicht nachzuweisende Ursachen zurückzuführen. Beispielsweise betragen die für den Betrieb der Maschine erforderlichen Löhne bei der Midland Bahn im Durchschnitt 5 140 ℳ und nur 4 500 ℳ bei der North-Eastern, obgleich, wie oben erwähnt, die Einnahmen pro Maschine bei beiden Bahnen gleich sind. Die geleistete Arbeit muss die Erklärung für diesen scheinbaren Widerspruch liefern und dementsprechend finden wir, dass die Midland-Maschine im Jahre 31 531 km durchläuft, während die der North-Eastern nur 26 132 km leistet. Indessen mag der Unterschied in gewissem Masse dem Umstand zugeschrieben werden, dass der verhältnissmässig schnellere und intensivere Betrieb der Midland Bahn in grösserem Umfang von tüchtig geschulten und erfahreneren Beamten geleitet wird. Der Satz, dass je grösser die von einer Maschine durchlaufene Strecke pro Zeiteinheit im Durchschnitt ist, desto billiger sich die Betriebskosten stellen, ist hier überzeugend durch die Thatsache bewiesen, dass die Midland-Maschinen, welche durchschnittlich in gleicher Zeit eine etwa 20 pCt. längere Strecke durchlaufen als die der North-Eastern, an Betriebskosten pro Kilometer nur 28,1 ₰ erfordern, während bei der North-Eastern-Gesellschaft 31,8 ₰ erforderlich sind.

Die Kosten für Reparatur und Erneuerung des rollenden Materials bilden einen wichtigen Gesichtspunkt, welcher nicht wohl aus den Zahlen eines so kurzen Zeitabschnitts, eines Jahres, beurtheilt werden kann und besonders, da grosse Aenderungen in der Zusammenstellung und Art des Fahrparkes stattgefunden haben. Das Midland-Material ist verhältnissmässig neuer als das der North-Eastern; aber andererseits hat die Midland Bahn eine grosse Zahl von Privatfuhrwerk kürzlich übernommen, welches wohl in ziemlich vernachlässigtem Zustand gewesen sein mag. Die North-Eastern dagegen hat in grossem Umfang ihre ausgedienten alten Wagen durch neuere und praktischere Fahrzeuge ersetzt und die vergleichenden Betrachtungen müssen daher mit einem gewissen Grad von Vorsicht aufgenommen werden.

Auffällig erscheint, dass die Reparaturkosten pro Maschine im vergangenen Jahre der North-Eastern 5 660 ℳ gekostet haben, während die gleiche Arbeit bei der Midland Bahn nur 4 140 ℳ kostet. In gleicher Weise betragen auch bei der North-Eastern die Kosten pro Zugkilometer erheblich mehr als bei der Midland-Gesellschaft, nämlich 13,1 ₰ gegen 21,5 ₰. Dieser grosse Unterschied ist um so befremdender, weil die North-Eastern-Maschinen nicht mehr einbringen und thatsächlich eine viel geringere Strecke durchlaufen als die anderen. Die Erklärung hierfür scheint nicht leicht zu finden. Wahrscheinlich hat sich die Ausgabe bei der North-Eastern aus irgend welchem Grunde vorübergehend vermehrt, denn nach der diesjährigen Ausgaberate wäre die Lebensdauer der Maschine auf nur 8 Jahre zu schätzen. Die Dauer der Maschinen wird aber jetzt bisweilen bis auf 40 Jahre angenommen, mit einer Kilometerleistung von dem fünffachen Betrage der nach den oben angeführten Ziffern von denen der North-Eastern Bahn durchfahrenen Strecken.

Die Ausgabe für Personenwagen ist annähernd gleich und erfordert keine besonderen Bemerkungen. Es würde indessen von Interesse sein, etwas über die Lebensdauer der Personenwagen auf diesen grossen Linien zu erfahren.

Die Ausgabe für Reparatur der Güterwagen zeigt wieder einen sehr auffälligen Unterschied und auch hier finden wir wieder die Ausgabe bei der North-Eastern sehr hoch, der Betrag pro Zugkilometer übertrifft den von der Midland Bahn um mehr als 50 pCt., obgleich der Unterschied pro Wagen berechnet nur ungefähr 8 pCt. mehr beträgt. Fasst man Maschinen, Personen- und Güterwagen zusammen, so kosten die Reparaturen und Erneuerungen der Midland Bahn 31,6 ₰ pro Zugkilometer, während dieser Betrag bei der North-Eastern 46,0 ₰ pro Zugkilometer beträgt, mithin 46 pCt. mehr. Im Verhältniss zum Anlagekapital sind die Kosten bei der North-Eastern ebenfalls am höchsten, denn es ergibt sich eine Lebensdauer des ganzen rollenden Ma-

terials von 10,4 Jahren, während diese bei der Midland-Gesellschaft 11,7 Jahre beträgt. Die Dauer der neueren Eisenbahnanlagen beträgt im ganzen wenigstens 20 Jahre und es ist klar, dass eine erhebliche Ausgabe für Erneuerung zu Lasten der Einnahme vor sich geht, welche bei Zeiten im Interesse der Aktieninhaber herabgesetzt werden muss. Personenwagen dritter Klasse, die jetzt gebaut werden, kosten thatsächlich mehr als die alten Wagen erster Klasse, zu deren Ersatz sie bestimmt sind. In ähnlicher Weise ist das Verhältniss bei dem Ersatz der Maschinen und Güterwagen. Erhebliche Verbesserungen sind überall auf Kosten der Einnahmen eingeführt und liefern den besten Beweis für die gesunde finanzielle Politik, von welcher unsere Eisenbahnen geleitet werden.

Die bewegende Kraft kostet bei der Midland-Bahn pro Zugkilometer im ganzen 59,7 ₰, bei der North-Eastern 77,8 ₰. Die billigere Beschaffung bei der ersteren muss hauptsächlich der grösseren Einfachheit ihres Betriebes und der daraus resultirenden Möglichkeit der besseren Ausnutzung in Bezug auf kilometrische Leistung zugeschrieben werden.

Innerhalb der letzten Jahre hat die Midland Gesellschaft sehr beträchtliche Vermehrungen ihres rollenden Materials vorgenommen, sicher mehr als irgend eine andere Eisenbahngesellschaft im Königreich und die Ausgabe ist zugleich grösser gewesen als je seit dem Bestehen der Gesellschaft; was um so mehr hervorzuheben ist, da sie stets mit grossem Kapitalaufwand für ihre Ausdehnung und Verbesserung besorgt war. Die Beträge, welche an Kapital für Vermehrung des rollenden Materials, mit Einschluss des Ankaufes der Privatfahrzeuge, von der Gesellschaft aufgewendet worden sind, betrugen:

1882 . . . . 8 743 120 ℳ
1883 . . . . 17 209 280 „
1884 . . . . 13 727 560 „

so dass der hierfür in drei Jahren aufgewendete Gesammtbetrag sich auf 39 679 960 ℳ beläuft, eine Summe, die grösser ist als das gesammte Kapital, welches in dem rollenden Material der South-Eastern Eisenbahngesellschaft steckt. Der Zahl und dem Werthe nach betrugen die Kosten für neue Maschinen, Personen- und Güterwagen in den letzten drei Jahren:

	Anzahl	Gesammtkosten ℳ	Durchschnittskosten pro Stück ℳ
Maschinen	151	6 261 340	41 460
Personenwagen . . .	138	3 036 800	2 200
Güterwagen	41 384	30 381 820	740

Man kann mit Rücksicht auf die Maschinen nicht behaupten, dass sie zu zu hohem Preise dem Kapital zur Last gelegt sind, denn die Gesammtkosten der Erneuerung abgenutzter Maschinen und die Steigerung auf volle Leistung für neuere Zwecke muss natürlich aus den Einnahmen bestritten werden. Die zahlenmässige Vermehrung und Belastung des Anlagekapitals für Betriebsmittel sind nicht ganz in Uebereinstimmung, da gegen den letzten Bericht 205 Fahrzeuge abgesetzt sind. Die Absetzung sollte eigentlich nicht in den vorstehenden Ziffern aus dem Grunde vorkommen, weil der verfügbare Wagenraum derselbe bleibt, denn es werden die neuerdings zum Ersatz der alten Wagen gebauten neueren nach einer grösseren Norm gebaut. Der ausserordentlich niedrige Durchschnittspreis von 740 ℳ rührt aus der Erwerbung der Privatfuhrwerke her, von denen viele zu bedeutend niedrigerem Preis erworben sein müssen, um den Durchschnittspreis so herunterdrücken zu können, da ersichtlich ist, dass eine grosse Zahl neuerer Fahrzeuge von grösserem Fassungsraum und mit höheren Kosten im Wege der Konkurrenzsubmission zur Vermehrung des Parkes beschafft sind.

In den letzten drei Jahren hat die North-Eastern-Gesellschaft verhältnissmässig geringe Vermehrungen ihres rollenden Materials beschafft. Im letzten halben Jahre wurden acht neue Maschinen von vorzüglicher Qualität zum Preise von 57 180 ℳ pro Stück erworben, ferner 230 Personenfahrzeuge zum Durchschnittspreise von 5 700 ℳ. Die Anzahl der Güterwagen ist um 517 Stück zum Preise von im ganzen 956 200 ℳ vermehrt, doch sind in dieser Summe die Umbaukosten für eine grosse Zahl der jetzt beinahe ausgestorbenen sogenannten „Chaldron-Wagen" in neuere Fahrzeuge von bedeutend grösserem Inhalt mit eingeschlossen.

Der Bericht der Midland-Gesellschaft für zukünftige Ausgaben nimmt eine weitere Vermehrung des rollenden Materials in Aussicht, aber der Betrag ist nicht ausgeworfen, wie es in den Berichten der übrigen Gesellschaften sonst üblich ist. Die North-Eastern-Gesellschaft fasst die Verausgabung einer erheblichen Summe, nämlich von 2 221 300 ℳ für das laufende Halbjahr ins Auge, doch ist die beabsichtigte Verwendung im einzelnen nicht angegeben. Für das folgende Halbjahr ist nichts vorgesehen, so dass man annehmen muss, die Gesellschaft könne das zukünftige Bedürfniss für weitere Beschaffung von Betriebsmaterial für die nächste Zeit nicht übersehen. R. B.

Die Brasilianische Eisenbahn Don Pedro II.

Unter den, einer besonderen Direktion unterstellten Brasilianischen Eisenbahnen nimmt die Eisenbahn Don Pedro II. unstreitig die erste Stelle ein. Dieselbe gehört dem Staate und dient zur Verbindung der Landeshauptstadt Rio de Janeiro mit den fruchtbarsten Theilen der Provinzen Rio de Janeiro und Minas Geraes, während die anschliessenden, auf Grund besonderer Konzessionen angelegten und 1 500 km umfassenden Zweigbahnen bis in die Provinz St. Paul auslaufen, so dass auf diese Weise die drei reichsten Provinzen des Landes untereinander in Verkehr gebracht werden.

Die gesammte Länge der Don Pedro II. Eisenbahn beträgt 725 km und ist dieselbe, wie fast alle Brasilianischen Bahnen, eingleisig angelegt. Die Spurweite beträgt 1 m 60 cm.

Von den vorerwähnten 725 km entfallen 462,280 km auf die Hauptbahn Rio de Janeiro-Lafayette und 262,628 km auf 6 Zweigbahnen, deren bedeutendste diejenigen von Santa Cruz (34,090 km), St. Paulo (157,190 km) und Porto Novo do Cunha (63,764 km) bilden.

Die Anlagekosten, welche Ende 1883 — neuere Daten liegen beim Mangel einer Statistik der Brasilianischen Eisenbahnen nicht vor — verausgabt worden waren, beliefen sich für 682 km auf 257,35 Millionen Francs oder 377 200 Frcs. pro Kilometer. In diesen Beträgen sind sämmtliche Aufwendungen für Betriebsmittel, Einrichtung der Stationen u. s. w. mit enthalten. Die Anzahl der letzteren beläuft sich — bei einer mittleren Entfernung derselben von 9 km — auf 74 und es betrugen die Kosten der Ausrüstung etc. derselben 322 700 Frcs. pro Station.

Was nun die Betriebsmittel anbelangt, so haben die Lokomotiven, welche fast durchgängig mit Westinghouse-Bremse versehen sind, Steigungen von 18 mm pro Meter zu überwinden und Krümmungen von 180 m Radius zu durchfahren. Im übrigen ist zu bemerken, dass 30 pCt. der Bahnlänge horizontal und 53,3 pCt. in gerader Linie liegen. Die Anzahl der Lokomotiven, welche aus England, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Belgien und Frankreich bezogen wurden, beträgt 118, der Reparaturstand 13,5 pCt. und es wiegt die schwerste (8rädrige) Maschine 48 000 kg bei einem Adhäsionsgewichte von 41 000 kg (Kolbenhub 609 mm, Cylinderdurchmesser 508 mm, Durchmesser der Triebräder 1,219 m). An Personenwagen, welche fast durchgängig nach Amerikanischem System gebaut sind, waren im Betriebsjahre 176 I. und II. Klasse vorhanden, während die Anzahl der Güterwagen jeder Art sich auf 1 698 belief. Zu diesen Wagen sind die Radgestelle fast durchgängig von Dyle und Bacalan in Belgien und der Ashbury Railway Carriage and Iron Company in Manchester geliefert, die Kasten dagegen meist in den Eisenbahnwerkstätten gebaut worden.

In Betreff der Leistungen der Betriebsmittel ist folgendes hervorzuheben.

Die Lokomotiven haben im Jahre 1883 bei Beförderung der Vorortszüge 172 658 km, beim Rangiren 174 113 km, bei den Durchgangszügen 2 034 826 km und bei Kieszügen 141 009 km, insgesammt 2 522 601 km oder 22 933 km pro Lokomotive zurückgelegt. Die Gesammtleistung aller Wagen (wobei die 8rädrigen Wagen doppelt gezählt wurden) betrug 40 121 211 km, darunter 4 132 658 km Leerfahrten der Güterwagen. Die von sämmtlichen Zügen täglich zurückgelegten Kilometer betrugen durchschnittlich 5 311, die in jeden Zug eingestellte Wagenzahl durchschnittlich 16,19. An Plätzen waren vorhanden in den Vorortszügen 28,79 Millionen I. Klasse, 46,89 Millionen II. Klasse und 75,68 Millionen III. Klasse, in den Durchgangszügen 79,47 Millionen I. Klasse, 130,31 Millionen II. Klasse und 209,79 Millionen III. Klasse. Das todte Gewicht jedes Wagens beträgt 6 t, das mittlere Gewicht jedes Zuges 144,06 t, von welch' letzteren 46,9 t Nutzgewicht und 97,16 t todtes Gewicht waren. Das Verhältniss zwischen dem beförderten Nutzgewicht und dem Gesammtgewicht des Zuges betrug demnach 1 : 32,56. Die durchschnittliche Belastung eines Güterzuges berechnet sich auf 67,96 t, die mittlere Belastung pro beladenen 5,26 t, pro beladenen und leeren Wagen 4,2 t.

Wir kommen nunmehr zu den finanziellen Ergebnissen des Betriebes.

Die Gesammteinnahmen betrugen im Berichtsjahre 32,72 Millionen oder 48 000 Frcs. pro Kilometer. Es belief sich daher die Mindereinnahme gegen 1882 auf 2,49 Millionen Frcs. und ist dieselbe auf die erfolgte Herabsetzung der Kaffeetarife und einer Verminderung des beförderten Kaffees um 8 000 t zurückzuführen. Die Einnahmen pro 1881 waren um 4,29 Millionen Francs höher gegen 1883, welch' letztere etwa den Ergebnissen pro 1880 gleichkommen. Es ist demnach seit 4 Jahren ein Stillstand in der Entwickelung der Einnahmen eingetreten.

Die Gesammtausgaben bezifferten sich auf 18,58 Millionen Francs, d. h. etwas höher als 1882. Die kilometrische Ausgabe betrug 27 200 Frcs., das Prozentverhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen 56,1 pCt.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen kaum $^1/_5$, diejenigen aus dem Güterverkehre dagegen $^3/_4$ sämmtlicher Einnahmen.

Es möge noch hervorgehoben werden, dass an Beleuchtungskosten etwa 93 000 Frcs. pro Jahr aufgewendet werden müssen. Die Stationen werden mit Rüböl, Petroleum, Stearinkerzen, Fackeln, Gas und elektrischem Licht erleuchtet, die Züge mit Stearinkerzen, Rüböl, Baumöl und Petroleum. Dagegen erfolgt die Erleuchtung der Station Rio de Janeiro durch 6 Jablochkoff'sche Kerzen, von denen jede pro Stunde 0,95 Frcs. kostet.

Für die Bahnerhaltung mussten im Berichtsjahre insgesammt 8,10 Millionen Francs, d. s. 44 pCt. der Gesammtausgaben, aufgewendet werden, ein Verhältniss, welches sehr von dem auf den Europäischen Eisenbahnen beobachteten abweicht. Diese Thatsache ist einerseits durch die starke Abnutzung der Schienen und Schwellen zu erklären, andererseits aber auf die äusserst geringe Anzahl von Stationen zurückzuführen, wodurch die besondern Ausgaben für den Verkehrsdienst und gleichzeitig die Gesammtausgaben herabgedrückt werden. Bezüglich der Schienenabnutzung ist noch darauf hinzuweisen, dass im Berichtsjahre 13 366 Vignolschienen aus Eisen durch solche aus Stahl ersetzt und 20 809 eiserne Schienen gedreht worden sind. Von den zur Auswechselung gekommenen 207 544 Schwellen konnten nur 1 237 wieder in Verwendung genommen werden.

Den Personenverkehr anlangend, ist zunächst hervorzuheben, dass seit dem Jahre 1876 die III. Klasse zur Aufhebung gelangt ist. In diesem Jahre betrug die Anzahl der beförderten Personen 674 142 in I. Klasse, 61 241 in II. Klasse und 1 115 953 in III. Klasse, zusammen 1 851 336 Personen mit einem Ertrage von 4 786 100 Frcs. Dagegen wurden im Berichtsjahre 808 312 Personen in I. Klasse und 2 092 826 Personen in II. Klasse oder insgesammt 2 901 168 Personen mit einem Ertrage von 6 458 400 Frcs. befördert. Hiervon entfallen auf den Vorortsverkehr 1 952 977 Personen mit 906 400 Frcs. oder $^2/_3$ sämmtlicher Passagiere und $^1/_7$ sämmtlicher Einnahmen, ein Verhältniss, welches seit Eröffnung dieses Verkehrs im Jahre 1861 ziemlich konstant geblieben ist.

In den Vorortszügen haben 27,9 pCt. der Reisenden die I. Klasse mit 41,6 pCt. der Gesammteinnahmen und 72,1 pCt. die II. Klasse mit 58,4 pCt. der Gesammteinnahmen benutzt, während dieses Verhältniss bei den Durchgangszügen in I. Klasse 27,8 pCt. und 51,1 pCt. resp. in II. Klasse 72,2 pCt. und 48,9 pCt. betrug.

Im Güterverkehr betrug die durchschnittliche Einnahme pro beförderte Tonne Gut nach Herabsetzung der Tarife 60 Frcs., was ungefähr der im Jahre 1870 erzielten Einnahme entspricht.

Wir haben bereits oben hervorgehoben, dass die Leerfahrten der Güterwagen 4 132 658 km betrugen. Es ist diese Thatsache darauf zurückzuführen, dass der Verkehr nach dem Meere zu 273 952 t betrug, während in umgekehrter Richtung nur 131 125 t befördert wurden. Das Verhältniss zwischen dem Lauf der leeren Wagen und den insgesammt zurückgelegten Kilometern bezifferte sich auf 20,26 pCt., während das Verhältniss zwischen den beförderten Tonnenkilometern und der durchschnittlichen Ladefähigkeit der Wagen 44,17 pCt. ergab. Insgesammt wurden 470 189 t Gut befördert, darunter $^1/_3$ Kaffee; der Transport dieses Artikels, welcher im Jahre 1870 nur 85 000 t betrug, hat sich im Jahre 1881 auf 187 000 t gehoben und ist im Jahre 1883 auf 163 000 t zurückgegangen, auf die geleisteten 85 601 920 tkm entfielen in dem Berichtsjahre allein 33 822 199 Tonnenkilometer Kaffee. Jede Tonne Kaffee hat durchschnittlich 206 km zurückgelegt, jede Tonne anderes Gut aber nur 168,087 km. Die Einnahmen aus der Beförderung des Kaffees beliefen sich auf 14 147 400 Frcs., das andere Gut ergab 9 838 200 Frcs., die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr betrug somit also 23 985 600 Frcs.

Schliesslich ist noch zu bemerken, dass im Berichtsjahre das Personal der Don Pedro II. Bahn aus 4 727 Beamten bestand, von welchen auf die Centralverwaltung 105, auf den Betriebsdienst 1 284, auf den Zugförderungsdienst 972, auf den Bahnerhaltungsdienst 2 200, endlich auf den Telegraphendienst 134 Personen kommen, d. i. etwa 6,5 pro Kilometer Bahnlänge.

Infolge von Unfällen wurden 15 Personen (3 Reisende, 5 Beamte, 7 andere Personen) getödtet und 32 (5 resp. 19 und 8) verwundet. —ch.

Ueber Italienische Tramways.

In der Maisitzung des Vereins Deutscher Ingenieure sprach Herr Oberingenieur Reimherr über Italienische Dampftrams.

In Italien hat man zwei Typen Sekundärbahnen vorgesehen, welche die Deutsche Bahnordnung nicht aufgestellt hat; es ist dies eine Type, bei welcher 40 km Geschwindigkeit, und eine solche mit 0,95 m Spur, wobei 35 km Geschwindigkeit gestattet sind. Oberitalien besass Ende 1884 = 1 020,9 km Dampftrams, welche sich unter 9 Gesellschaften vertheilen. Fast sämmtliche Linien liegen auf den Landstrassen und gehen möglichst weit in das Innere der Stadt; in Turin z. B. bis auf den Schlossplatz.

In den meisten Fällen durchziehen die Dampftrams die Ortschaften und haben ihre Station auf einem Platze, wobei ein Café den Wartesaal abgibt. Da die Strassen oft sehr eng sind und der Zug direkt vor den Hausthüren passirt, so ist man sehr vorsichtig und lässt dem Zug einen Wächter mit Fahne und Horn vorauslaufen. In grösseren Orten ist auch ein eigenes Stationsgebäude — wenn es auf einem Platze steht, in Holz — errichtet und in demselben zugleich die Wasserstation.

In der ausserordentlichen Bequemlichkeit, mit welcher der Passagier zur Fahrgelegenheit gelangt, liegt der grosse Vortheil dieses Verkehrsmittels. Es bezieht sich dies nicht allein auf die Fahrgäste, sondern auch auf die Transporte, welche zu den Märkten gebracht werden und liegt gerade in der richtigen Erkenntniss solcher Verhältnisse der Hauptschwerpunkt der Rentabilität.

Die sämmtlichen Linien sind eingleisig und wird das Gleise selbstverständlich auf eine Seite der Strasse gelegt und wenn letztere breit genug ist, durch Prellsteine abgegrenzt. Die Spurweite ist fast allgemein die normale, blos in Piemont haben 0,75 m Spur die Linien Biella-Cossato und Dorea-Santhia.

Der Oberbau ist die Vignolschiene auf Holz-Querschwellen.

Als Lokomotiven werden verwendet theilweise gewöhnliche Tenderlokomotiven, meist aber Maschinen mit ganz verdecktem Gangwerk. Mit Kondensationseinrichtungen sind diese Lokomotiven nicht ausgerüstet. Das Brennmaterial ist meist Steinkohlenbriquettes oder Cardiffkohle, Koke sehr selten.

Die Personen- und Güterwagen sind die verkleinerten Muster der grossen Wagen. Die Tragkraft der letzteren beträgt 5—6 000 kg.

Was die Länge der Züge anbelangt, so ist dieselbe in der Regel auf 4 Personenwagen oder 6 Güterwagen festgesetzt; viele Präfekturen erlauben bei starkem Verkehr an Festtagen etc. 5 Personenwagen. Die Dampftramways verkehren mit solcher Sicherheit, dass sie ein beliebtes Verbindungsmittel in Italien geworden sind und Klagen oder Unfälle höchst selten vorkommen.

Böhmische Westbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Das Geschäftsjahr 1884 hat sich, wenngleich die Ergebnisse desselben hinter jenen des Jahres 1883 zurückgeblieben sind, dennoch günstig gestaltet, denn im Jahre 1883 war im Güterverkehr — infolge der ganz ungewöhnlichen Zunahme des fremden Verkehrs — eine bis dahin unerreichte Höhe zu verzeichnen. Das in 1884 beförderte Güterquantum betrug 1 405 469 t (gegen 1 480 266 t) oder — 74 797 t. Dagegen ergibt sich, gegenüber allen Vorjahren mit alleiniger Ausnahme des Jahres 1883, eine bedeutende Verkehrssteigerung, in den Jahren 1882 resp. 1881 und 1880 betrug die Totalverfrachtung 1 295 756 t resp. 1 348 453 t und 1 247 178 t. Der Frachtausfall ist im internen Kohlenverkehr begründet. Die Anzahl der Tonnenkilometer betrug 82 281 297 (gegen 87 910 139) und ergab pro Tonnenkilometer 1,93 fl. (gegen 1,92 fl.). Die Einnahmen bezifferten sich im Eil- und Frachtgutverkehr auf 2 764 595 fl. (gegen 2 888 852 fl.) und ergaben eine Verringerung von 124 257 fl.

Im Personenverkehr hat bei einer Beförderung von 684 919 Reisenden (gegen 638 944 Reisenden in 1883) eine Mehrbeförderung von 45 975 Personen stattgefunden, dementsprechend haben sich auch die Einnahmen von 667 153 fl. (gegen 641 330 fl.) um 25 833 fl. gesteigert. Für Militärtransporte wurden 7 600 fl. (gegen 7 322 fl.) und im Gepäckverkehr 19 871 fl. (gegen 19 761 fl.) vereinnahmt. Die verschiedenen Einnahmen beliefen sich auf 110 059 fl. (gegen 158 006 fl.) oder — 47 947 fl. Die Totaleinnahme betrug 3 561 679 fl. (gegen 3 707 904 fl.) und es ergab sich somit eine Mindereinnahme von 146 225 fl.

Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 1 343 212 fl. (gegen 1 405 379 fl.), sie verringerten sich also um 62 167 fl. Diese erhebliche Minderausgabe hat ihren Grund in der Ersparniss der Gehaltsbezüge des bei der Betriebsdirektion in Verwendung gestandenen Personals der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn. Die Gesammt-Betriebsausgaben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 115 252 fl. (gegen 112 414 fl.) oder + 2 838 fl., auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 397 772 fl. (gegen 454 805 fl.) oder — 57 033 fl., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 424 134 fl. (gegen 439 650 fl.) oder — 15 516 fl., auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 406 054 fl. (gegen 398 509 fl.) oder + 7 545 fl. Die sonstigen Ausgaben betrugen 344 782 fl. (gegen 301 116 fl.). Die Gesammtausgaben bezifferten sich auf 1 687 994 fl. (gegen 1 706 496 fl.) und verringerten sich somit um 18 502 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben nahmen 37,71 pCt. (gegen 37,90 pCt.) der Einnahmen in Anspruch, sie betrugen pro Bahnkilometer 6 692 fl. (gegen 7 002 km) oder pro Zugkilometer 1,46 fl. (gegen 1,55 fl.) und pro Achskilometer 0,03 fl. (gegen 0,03 fl.). An grösseren Herstellungen und Anschaffungen, deren Kosten in den vorbezeichneten Betriebsausgaben nicht inbegriffen sind, werden erwähnt die Erweiterung von Stationen, Errichtung

neuer Haltestellen, Anschaffung von Lokomotiven etc. und betrugen die hierfür veranlassten Ausgaben 91 822 fl.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beziffert sich auf 2 218 466 fl., wovon zunächst gedeckt werden der Pachtzins für die Strecke Landesgrenze-Furth mit 36 472 fl., Steuern und Stempel mit 308 310 fl., Verzinsung und Amortisation des Prioritätenkapitals mit 874 748 fl., es verblieben darnach noch zur Dotirung des Aktienkapitals (von 12 Millionen Gulden) 998 937 fl. und nach Abzug der 5 pCt. Verzinsung mit 600 000 fl. ein Ueberschuss (inkl. des Vortrages aus 1883 mit 55 950 fl.) von 454 887 fl. zur Verfügung der Generalversammlung.

Böhmische Nordbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Resultate des Betriebes auf der Böhmischen Nordbahn waren im Jahre 1884 abermals günstig. Die Einnahmen aus dem Personen- und Sachenverkehr betrugen 3 671 664 fl., die verschiedenen 117 411 fl., zusammen 3 789 075 fl. und sind um 20 105 fl. = 0,53 pCt. höher als im Vorjahre. Die Länge des Bahnnetzes betrug (exkl. der am 14. Dezember 1884 eröffneten Lokalbahn Schluckenau-Nixdorf) 301 km und es entfallen somit an Einnahmen pro Kilometer 12 588 (gegen 12 521) fl. oder + 67 fl. Die eigentlichen Transporteinnahmen sind um 49 548 fl. gegen das Vorjahr gestiegen. Diese Mehreinnahmen resultiren theilweise aus dem Personenverkehr, in welchem 50 947 Personen oder 4,31 pCt. mehr als im Vorjahre befördert und 38 274 fl. oder 5,39 pCt. mehr eingenommen wurden, es hat sich nicht allein die Zahl der beförderten Reisenden, sondern auch die von denselben zurückgelegte Wegelänge vermehrt. Im Güterverkehr wurden inkl. Gepäck und Eilgut 1 578 336 t oder + 32 364 t = 2,09 pCt. mehr als im Vorjahre befördert und hierfür eine Mehreinnahme von 11 273 fl. = 0,39 pCt. erzielt. Das prozentuale Verhältniss zwischen Mehrfracht und Mehreinnahme ist durch nothwendig gewordene Tarifermässigungen bedingt worden. Im Kohlen- und Kokesverkehr war ein Ausfall, dagegen im Zuckerverkehr eine Steigerung zu verzeichnen. Die verschiedenen Einnahmen ergaben einen Ausfall von 29 443 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben bezifferten sich auf 1 512 543 (gegen 1 507 500) fl., sie sind also trotz der Verkehrssteigerung nur um 5 143 fl. höher als im Vorjahre. Dieselben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 82 146 (gegen 83 004) fl. oder — 858 fl., auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 398 188 (gegen 447 687) fl. oder — 49 499 fl., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 625 335 (gegen 606 726) fl., oder + 18 609 fl., auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 406 873 (gegen 369 983) fl. oder + 36 890 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 39,92 pCt. gegen 40 pCt. im Vorjahre und sind somit um 0,08 pCt. gefallen.

Bei einer Gesammteinnahme von 3 789 075 fl. und einer Gesammtausgabe von 2 805 234 fl. stellte sich der Betriebsüberschuss auf 983 841 fl. und war um 5 408 fl. höher als im Vorjahre.

Von diesem Ueberschuss wurden laut Generalversammlungsbeschluss 5 pCt. Zinsen für das cirkulirende (12 571 500 fl. betragende) Aktienkapital = 628 575 fl., 10 pCt. Tantieme für den Verwaltungsrath = 35 526 fl. und 2 pCt. Superdividende = 251 430 fl. vertheilt. Der verbleibende Ueberschuss von 68 310 fl. wurde zuzüglich des Vortrages aus dem Vorjahre mit 201 667 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Ferner beschloss die Generalversammlung unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Steuerfreiheit der alten Linien der Böhmischen Nordbahn sich ihrem Ende nähert und dass in ungünstigen Zeitperioden die Valuta eine sehr grosse Höhe erreichen kann, für diese Fälle ein Steuer- und Agio-Reservekonto zu bilden und zu diesem Zwecke auf dies Konto die in 1882 gebildete 250 000 fl. betragende Amortisations- und Zinsenreserve — zu deren Fortbestand ein Erforderniss nicht mehr besteht — zu übertragen. Weiter wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, für dringliche Fälle die Konzession zum Bau und Betriebe neuer, kürzerer, an die Böhmische Nordbahn anschliessender Lokalbahnen zu erwerben und den hierzu nöthigen Geldaufwand, sowie die Höhe des Anlagekapitals und die Modalitäten der Beschaffung desselben in den Konzessionsurkunden festzustellen. Hierbei bleibt jedoch die Ausgabe neuer gesellschaftlicher Titres zu diesem Zwecke der Beschlussfassung der Generalversammlung vorbehalten.

Ueber neue Lokalbahnlinien erwähnt der Bericht die Strecke Böhmisch-Kamnitz-Steinschönau, deren Bau demnächst in Angriff genommen werden solle und die Strecke Röhrsdorf-Zwickau, die sich im Stadium der Vorberathung befindet.

Aus den Jahresberichten Deutscher Handelskammern für das Jahr 1884.

a) Kölner Handelskammer.

Im Jahre 1883/84 sind in Köln 2 278 327 Personen mit der Eisenbahn angekommen, während 2 368 387 — also 3,8 pCt. mehr — abgereist sind; der gesammte Personenverkehr belief sich demnach auf 4 646 714 Reisende gegen 4 104 192 Personen im Vorjahre, so dass eine Zunahme von 542 522 Personen oder 11,68 pCt. zu verzeichnen war. In der Gesammtzahl der Reisenden waren die Kölner Stationen der Linksrheinischen Eisenbahn mit 3 008 980, die Stationen Köln und Deutz der Rechtsrheinischen Eisenbahn mit 845 662 und die Station Deutz der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit 792 072 Personen vertreten.

Der Gesammtgüterverkehr betrug 1 249 364 t gegen 1 213 247 Tonnen im Vorjahre; mithin ergab sich eine Zunahme von 36 117 t bezw. 2,9 pCt. Nur ungefähr ein Drittel dieser Güter, 364 592 t, wurden versandt, während der grösste Theil, 884 772 t ankamen. Von den Bahnhöfen waren die Kölner Stationen der Linksrheinischen Eisenbahnen mit 841 645 t, die Stationen Köln und Deutz der Rechtsrheinischen Eisenbahn mit 274 506 t und die Station Deutz der früheren Bergisch-Märkischen Bahn mit 133 213 t an diesem Verkehr betheiligt.

Durch die Vorlage wegen Ausbaues der Strecke Hoch-Neukirch-Grevenbroich im Landtage wurde auch der Plan der Köln-M.-Gladbacher Linie, zu deren Bau die frühere Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft bereits vor 14 Jahren die Genehmigung erhalten hatte, wieder angeregt. Ging der Wunsch der Betheiligten allerdings zunächst dahin, dass von Köln über Grevenbroich, Odenkirchen und Rheydt eine direkte Verbindung nach München-Gladbach hergestellt würde, so befreundeten sich dieselben doch, nachdem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Erklärung abgegeben, dass die Fortführung der Strecke Hoch-Neukirch-Grevenbroich nach Köln beabsichtigt sei, auch mit dem neuen Plane, der nunmehr seitens des Landtages genehmigt ist.

Im Januar 1883 war zwischen dem Staate und der Stadt Köln ein Vertrag abgeschlossen worden, in dem sich der erstere bereit erklärte, an der Köln-Bingener Eisenbahnlinie einen Personenbahnhof in der Nähe der Venloerstrasse und einen zweiten Personenbahnhof, verbunden mit Güterbahnhof, als Ersatz für den eingehenden Bahnhof „Pantaleon“ in der Nähe des Durchgangs der genannten Eisenbahnlinie durch die neue Festungsumwallung anzulegen. Wie die Handelskammer erfahren haben will, sei nunmehr nur die Anlegung von Haltestellen beabsichtigt, sie gibt daher dem Wunsche Ausdruck, dass für den Bahnhof an der Venloerstrasse, der namentlich in den Sommermonaten einen grösseren Verkehr haben werde, als alle Bahnhöfe der Bingener Linie, mit Ausnahme von Bonn und Coblenz, die Vorkehrungen für den Personenverkehr in dem Umfange wie auf den grösseren Stationen dieser Strecke getroffen würden und dass für den Bahnhof am Weyerthore, den sogenannten Südbahnhof, in dem sie den einstigen Ausgangspunkt aller die feste Rheinbrücke überschreitenden Züge, der jetzt der Bahnhof am Dom ist, erblickt, eine erhebliche Ausdehnung ins Auge gefasst, der erforderliche Grund und Boden hierzu gesichert, auch die Ab- und Zufahrt zum Bahnhofe, sowie der Vorplatz desselben von vornherein in grossem Stile angelegt werden möchten.

b) Görlitzer Handelskammer.

Was die allgemeine Lage des Geschäfts in 1884 anlangt, so wurde überall über den Rückgang der Preise der fertigen Fabrikate, sowie über den geringen Nutzen, welcher dem Verkäufer der Waare verbleibt, geklagt. Nur in wenigen Geschäftszweigen hat daher eine Aufbesserung der Arbeitslöhne stattfinden können, vereinzelt sind dieselben sogar gesunken.

Zu den Ursachen, von denen der Görlitzer Handel eine günstige Beeinflussung zu erwarten habe, gehört nach Ansicht der Handelskammer u. a. auch die Neugestaltung der dortigen Bahnhofsverhältnisse, doch scheint sich die Handelskammer von nicht ganz zutreffenden Voraussetzungen bezw. übertriebenen Hoffnungen hierin haben leiten lassen.

Vor Verstaatlichung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn waren die Güterböden derselben für die über Cottbus bezw. über Zittau oder Seidenberg sowohl ankommenden wie abgehenden Güter an der der Stadt zugekehrten inneren Bahnhofsstrasse, wohin die Fuhrwerke einen ungleich bequemeren Weg hatten, als die steilen Strassen hinan nach den auf der entgegengesetzten Seite — der äusseren Bahnhofsstrasse — gelegenen Güterexpeditionen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen und der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn. Allerdings musste damals nicht selten die bequeme An- und Abfuhr durch zeitraubendes Fragen, wo das betreffende Gut angekommen sei, erkauft werden.

Diesem Uebelstande wurde nun zwar abgeholfen, als nach Uebergang der Berlin-Görlitzer Eisenbahn auf den Staat die Güterexpedition derselben nach der äusseren Bahnhofsstrasse verlegt und mit derjenigen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vereinigt wurde; dafür mussten aber nunmehr sämmtliche Güter auf den steilen Strassen zu- bezw. fortgeführt werden.

Die Handelskammer hat infolge dessen das Gesuch gestellt, den Haupt-Güterverkehr nach der Stadtseite zu verlegen, wobei sie ausführt, dass die innere Bahnhofsseite bei Benutzung der Böden der früheren Berlin-Görlitzer Eisenbahn und nach Ausbau derselben auf dem jetzt noch unbebauten Terrain, auf welchem z. Zt. der Krahn dieser Bahn steht, und vielleicht unter Hinzu-

nahme eines Theils der jetzt zu Steinplätzen und zur Viehverladung u. s. w. benutzten Rampe zur Anlage der erforderlichen Güterböden und Abfertigungsräume und dass der jetzige sogenannte Steuerhof nach Heranziehung des neu gewonnenen freien Terrains am Brautwiesentunnel zur Anlage der erforderlichen Rangirgleise genügen würde. Die Wagenladungsgüter würden allerdings auch fernerhin auf der äusseren Bahnhofsseite verbezw. entladen werden müssen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin bezw. der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten gingen jedoch auf den Antrag nicht ein, indem sie sich von der Erwägung leiten liessen, dass die Kosten für die beantragte Verlegung der Güterexpedition im Verhältniss zu dem zu erwartenden Vortheil, der schliesslich nur einem Theile der Interessenten zu Gute komme, übermässig hoch seien und dass ferner die Fuhrwerke der Spediteure nur auf grossen Umwegen zur Güterexpedition der Sächsischen Staatsbahn, deren Verlegung nicht angängig ist, gelangen könnten. Zudem würde der jetzt leicht zwischen dieser letzteren und der Niederschlesisch-Märkischen Güterexpedition von statten gehende Verkehr in hohem Grade erschwert werden. Aus diesen Gründen ist den Wünschen der Handelskammer z. Zt. die Zustimmung versagt worden.

Ueber Bepflanzung von Bahndämmen mit Schwedischem Dorn.

Von **Th. Brandt**, Landschaftsgärtner in Bredebro (Nordschleswig).

In den letzten Jahren wird der Einfriedigung resp. Bepflanzung der Bahnstrecken mehr und mehr Aufmerksamkeit geschenkt. In der That sind die Vortheile, welche eine solide, zweckentsprechende Anpflanzung gewährt, nicht zu unterschätzen. Wenn hier und da noch saumselig vorgegangen wird, so liegt der Grund darin, dass viele Arbeiten trotz Geldkosten und Mühe nicht den gewünschten Erfolg hatten. In den meisten Fällen war die unrichtige Wahl des Pflanzmaterials daran Schuld. — Mutter Erde hat für jede Lage, für jeden Boden, selbst den geringsten Grausand und Geröll ihre Pflegekinder.

Was für Vortheile gewähren dergleichen Pflanzungen im allgemeinen?

1. Sie sollen die Böschungen, den Bahnkörper begrenzen, einfriedigen und unberufene Eindringlinge fern halten.
2. Steile Anhöhen, leichte Erdarten, Sand, Kies, Geröll etc. mit ihren Wurzeln innig durchziehen, befestigen und etwaiges Abrutschen verhindern. Letzteres ist hauptsächlich bei neuen Strecken nicht zu unterschätzen und verdient allgemeine Beachtung.
3. Vor allem sollen sie energischen Widerstand bei Schneestürmen gewähren und angewehte Schneemassen aufhalten, ohne dabei selbst zu Grunde zu gehen.

Welches sind denn solche bevorzugte Pflanzen, die alle benannten Vortheile gewähren? Diese Frage muss sich jedem Interessenten aufdrängen. Auf trockenen, steilen Abhängen, rauher Freilage, ohne besondere Verbesserung des Bodens baldmöglichst zu einer dichten Hecke zu gelangen, eignet sich keine Pflanze besser als der Schwedische Boxdorn, eine Abart des Lysium Europaeum; nicht zu verwechseln mit der wuchernden Schlingpflanze, welche man häufig in Deutschland antrifft.

Dieselbe gedeiht nach dem Anpflanzen ohne alle Pflege, hält sich selbst in Form, ist sehr lebensfähig und bildet in kurzer Zeit ein geschlossenes Dickicht. Infolge dessen ist sie auch, wie keine zweite Pflanze, geeignet, grosse Schneemassen vom Gleise energisch abzuhalten. Was dieses heisst, bedarf keiner weiteren Darlegung. Wer je Gelegenheit gehabt, ein Dänisches oder Schwedisches freiliegendes Gehöft von Boxdorn umgeben im Winter zu sehen, wird dieses bestätigen. Von Vieh oder Wild bleibt diese Species unberührt, da ihnen der Geschmack zuwider ist und der Strauch mit zahlreichen Dornen versehen ist. Infolge aller dieser guten Eigenschaften ist der Schwedische Boxdorn eine populäre Heckenpflanze geworden und verdient allgemeine Anpflanzung. In Deutschland ist sie leider noch wenig vertreten, zumal bekanntlich der Einführung von Pflanzen infolge der Reblauskonvention bedeutende Schwierigkeiten entgegenstehen und auch im Auslande die Species nicht überall echt vertreten ist. Die leichteste und wohlfeilste Vermehrung geschieht durch Steckhölzer, welche möglichst im Spätherbst gepflanzt werden müssen, wo die Winterfeuchtigkeit die Bewurzelung ungemein fördert. Da die Pflanze sehr zeitig ausgrünt, während wir im Frühjahr oft sehr trockene Witterung haben, wird die Frühjahrspflanzung oft fraglich. — Mit bestem Erfolg ist die doppelreihige Pflanzung zu empfehlen. Die beiden Reihen 0,40 m von einander, die Steckhölzer in der Reihe 0,20 m Abstand. Der Pflanzgraben muss 0,60 bis 0,80 m breit und 1 Spatenstich tief, vor Eintritt des Herbstes umgearbeitet und grosse Unkräuter, wie Disteln, Winden, Quecken etc., entfernt werden, damit nicht im ersten Jahre die Pflänzlinge überwuchert werden. Später lässt der Schwedische Dorn keinen Rivalen aufkommen.

Sonstige pekuniäre Einnahmen bringt die Pflanzung allerdings nicht, da das Lysium weder Holzwerth noch andere Erträge liefert. — Jedem das Seine.

Soweit es meine Zeit gestattet, bin ich gern erbötig, den Interessenten auf etwaige Anfragen weitere Auskunft zu geben.

In letzter Zeit sind Beerenobst-Anpflanzungen vielfach empfohlen worden; ich halte wenig davon. — Dergleichen Kulturpflanzen verlangen viel Pflege, Dünger, Bewässerung, geben keinen Schutz, und die Pächter solcher Strecken wollen auch leben. Einzig und allein hat die Weide für Anpflanzung an den Bahnlinien eine Zukunft, gutes Flechtmaterial findet guten Absatz.

Universal-Staubverschluss für Achslager (System Romberg).

Dieser in No. 45 S. 592 dieser Zeitung kurz beschriebene Staubverschluss ist inzwischen dem Erfinder unter No. 32597 für Deutschland patentirt worden. Der Apparat lässt sich nicht nur bei neuen Normal-Achslagern anbringen, sondern auch bei alten Achslagern. Als wesentliche Vortheile werden hervorgehoben:

1. Der Verschluss ist so gut wie gar keiner Abnutzung unterworfen, besitzt daher eine unbegrenzte Dauer.
2. Die Herstellungskosten betragen noch nicht die Hälfte der bisher angewandten Dichtungen.
3. Die Wirkungsweise des Verschlusses ist eine vollständige; es kann weder Staub noch Sand in die Achsbuchse gelangen und wird somit der Hauptfaktor, welcher das Heisslaufen der Achsschenkel bisher begünstigte, beseitigt.
4. Es findet keine Verunreinigung des Schmiermaterials statt und ergibt sich hieraus ein ganz bedeutender Minderverbrauch desselben.

Die an einem Modelle ausgeführten Versuche haben die Zweckmässigkeit des dem Verschlusse zu Grunde gelegten Prinzips erwiesen und dürfte er einen lange empfundenen Uebelstand beseitigen und sich seiner Einfachheit, Dauerhaftigkeit, sowie namentlich seiner Zweckmässigkeit und Billigkeit halber sehr bald das Interesse der Eisenbahntechniker erringen. —st.—

Litteratur.

—st.— **Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Strassenbahnwesen.** Herausgegeben von W. Hostmann, Grossherzoglich Sächsischer Baurath in Hannover, Jos. Fischer-Dick, Oberingenieur in Berlin und Fr. Giesecke, Maschinenmeister in Hamburg. IV. Jahrgang 1885. Erstes Heft. Mit 3 lith. Tafeln und 20 Holzschnitten. Wiesbaden, J. F. Bergmann.

Von dieser trefflichen, bereits auf Seite 658 vorigen Jahrgangs unserer Zeitung besprochenen Fachschrift liegt uns das 1. Heft des IV. Jahrganges (1885) vor.

Dasselbe enthält an Originalabhandlungen: Allgemeine Uebersicht von W. Hostmann. Die Finanzirung der Preussischen Lokalbahnen von Dr. W. Schäfer. Ueber die Anlage der Sächsischen Schmalspurbahnen von C. Köpke. Die geräuschlosen Pflasterungen in den Strassen mit Pferdebahnbetrieb von J. Fischer-Dick. Die Einführung des Dampfes auf dem Kopenhagener Strassenbahnnetz von R. Rowan. Die Lokalbahn von Altona nach Kaltenkirchen von W. Hostmann. Uebersicht über die Niederländischen Lokal- und Strassenbahnen zu Ende des Jahres 1884 von H. Boers in Rotterdam. Stellungnahme der Pferdeeisenbahnen und der Strassenbahnen zur Ausdehnung der Krankenkassen- und Unfallversicherungsgesetze auf deren Betriebe von Dr. Hilse. Etwas über die Konstruktionsbedingungen der Strassenlokomotiven von Fr. Giesecke (Fortsetzung). Betriebsresultate von Schmalspurbahnen im Jahre 1884: I. Waldenburger Bahn. II. Luxemburger Schmalspurbahnen. Beispiele ausgeführter Betriebsmittel und interessanter Einrichtungen für Lokalbahnen. Ueber Schutzvorrichtungen bei Pferdeeisenbahn-Wagen von Peiser. Sodann folgen Litteraturbericht und Referate über die bei der Redaktion eingegangenen Bücher von Giesecke. Endlich ist eine Abtheilung „Verschiedene Mittheilungen" angefügt, welche in den früheren Heften noch nicht bestanden hat, aber fortan beibehalten werden soll; darin wollen die Verfasser ihre ganz besondere Aufmerksamkeit den vielfach in der Presse verbreiteten falschen und entstellenden Nachrichten auf dem Gebiete des Lokal- und Strassenbahnwesens widmen und dieselben thunlichst berichtigen; ausserdem sollen in dieser Abtheilung Mittheilungen von allgemeinem Interesse, sowie etwaige persönliche Angelegenheiten gebracht werden.

Das vorliegende Heft reiht sich den vorhergegangenen würdig an und können sich die Herausgeber schmeicheln, durch ihre bisherigen Veröffentlichungen wesentlich mit beigetragen zu haben, dass das Verständniss für die Bedeutung lokaler Bahnanlagen in immer weitere Kreise dringt, manches Vorurtheil beseitigt und manches Bedenken geschwunden ist. Wir aber sehen mit grossem Interesse der Fortsetzung der Zeitschrift entgegen.

Nachtrag. Soeben ist das 2. Heft des laufenden Jahrganges erschienen und enthält an Originalabhandlungen: Rechts-

streitfragen aus dem Gebiete des Lokal- und Strassenbahnwesens von Dr. Hilse. Ueber feuerlose Motoren mit spezieller Berücksichtigung der Natronmaschinen von Honigmann von G. Küchler. Betriebsresultate von Schmalspurbahnen. Ueber transportable Bahnen von W. Hostmann. Beispiele ausgeführter Betriebsmittel und interessanter Einrichtungen für Lokalbahnen (Fortsetzung). Die Schmalspurbahn-Anlagen der Mansfelder Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft von W. Hostmann. Die Unfall-Berufsgenossenschaften in ihren Rechtsverhältnissen zu den Krankenkassen, sowie dem Beschädigten oder einem Dritten als Urheber gegenüber von Dr. Hilse. Die Strassenbahnen Oesterreich-Ungarns. Die Vorgänge zur Bildung einer freiwilligen Berufsgenossenschaft der Strassen- und Pferdebahn-Unternehmungen, sowie deren statistische Unterlagen von Dr. Hilse.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. September cr. tritt für den oben genannten Verband ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Derselbe enthält direkte Sätze für den Verkehr

a) zwischen Stationen der Unterelbeschen Bahn einerseits, Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Frankfurt a/M. und Magdeburg, sowie der Braunschweigischen, Halberstadt-Blankenburger, Berlin-Hamburger und Paulinenaue-Neuruppiner Bahn andererseits;

b) zwischen Stationen der Berlin-Hamburger und Paulinenaue-Neuruppiner Bahn einerseits, Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Frankfurt a/M. und Magdeburg, sowie der Braunschweigischen und Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits;

c) zwischen Stationen der Lübeck-Büchener, Altona-Kieler, Westholsteinischen und Holsteinischen Marsch-Bahn einerseits, Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Frankfurt a/M. und Magdeburg, der Unterelbeschen, Braunschweigischen und Halberstadt-Blankenburger Bahn, sowie der Station Leipzig B. A. des Direktionsbezirks Erfurt andererseits.

Zur Aufhebung gelangen hierdurch folgende Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nebst Nachträgen:

1. für den Niederdeutschen Verband vom 1. Mai 1880;
2. für den Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verband vom 1. Mai 1880;
3. für den Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbar-Verkehr vom 20. März 1880;
4. für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband vom 1. Mai 1880 bezüglich des Verkehrs mit den Stationen des Direktionsbezirks Hannover;
5. für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband vom 1. Mai 1880 bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn einerseits, Stationen der Direktionsbezirke Hannover (inkl. Hamburg H.), Frankfurt a/M. und Magdeburg, sowie der Braunschweigischen Station Einbeck andererseits.

Durch den neuen Tarif treten im Allgemeinen Ermässigungen, in verschiedenen Fällen jedoch auch Erhöhungen, sowie Aufhebungen bezw. Einschränkungen bestehender direkter Expeditionen ein.

Bezüglich der Letzteren, welche am 15. Oktober cr. in Kraft treten, wird von den Verbandstationen Auskunft ertheilt, auch kann der neue Tarif daselbst käuflich bezogen werden.

Hannover, den 29. August 1885. (1788)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Die Ausnahmetarife No. II und XI A vom 1. August 1883 für die **Beförderung** von Getreide von Ungarischen bezw. Rumänischen, Bulgarischen und Serbischen Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach diesseitigen Stationen treten am 1. Oktober d. J. ausser Gültigkeit. (1789)

Strassburg, den 25. August 1885.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der **Ausnahmesatz für Eisenwaaren des** S. T. I. Morlanwelz-Basel (bei Bestimmung für Westschweizerische Stationen) im Heft III b des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. April 1885 wird mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. auf 26,73 Frcs. erhöht. (1790)

Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. September bezw. 15. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 4 zum **Reichsbahn-Staatsbahn-Tarif** vom 1. Januar 1885 in Kraft, enthaltend Berichtigungen, sowie Tarifsätze für Tetingen in Luxemburg und für die Haltestelle Wandersleben (Königl. Eisenbahn-Direktion Erfurt). Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (1791)

Frankfurt a/M., den 25. August 1885.
Die Königliche Eisenbahn-Direktion.

Berlin-Erfurt, Breslau-Erfurt, Bromberg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten direkte Tarifsätze für Eil- und Stückgut von und nach Ossmannstedt, sowie Aenderungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen. (1792)

Erfurt, den 25. August 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zum Verbands-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Wismar-Rostocker Eisenbahn** andererseits ist der vom 1. September cr. ab gültige Nachtrag 2 herausgegeben, welcher ermässigte Frachtsätze für Eilgut, Stückgut und die allgemeinen Wagenladungsklassen enthält.

Schwerin, den 26. August 1885. (1793)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion der Mecklenburgischen
Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Gültigkeitsdauer des durch Nachtrag 11 zum Lokal-Gütertarif der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 15. Januar 1878 zur Einführung gelangten Ausnahmetarifs No. 31 für Sprit und Spiritus zum See-Export von Berlin nach Hamburg wird unter den bisherigen Bedingungen bis zum 31. August 1886 verlängert.

Altona, den 25. August 1885. (1794)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Verkehr. Für den Verkehr zwischen Hassfurt einerseits und Frankfurt a/M., Taunusbahnhof und Sachsenhausen, ist ein Ausnahmesatz für Steine des Spezialtarifs III von 0,40 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten.

Näheres ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 25. August 1885.
Königl. Eisenbahndirektion. (1795)

Der nach unserer Bekanntmachung vom 25. Juni cr. mit dem 1 Juli cr. für den **Export nach Rumänien, Serbien und Bulgarien** eingeführte Gütertarif (Theil II) ab Burgsolms, Frankfurt a/M. etc. nach Oderberg trans. und Passau trans. hat bezüglich der Sätze im Ausnahmetarife 3 (Güter aller Art) auf die Artikel „Getreide etc. und Mühlenfabrikate“ keine Anwendung zu finden.

Diese Massregel tritt mit dem 10. Oktober cr. in Kraft. (1796)

Frankfurt a/M., den 25. August 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Bayerische Verkehrsanstalten Betriebsabtheilung. Mit Wirksamkeit vom 1. September 1885 ab gelangt zum Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, — Heft III Beförderung von Gütern, vom 1. Juni 1882 — Nachtrag VIII zur Einführung.“

München, den 17. August 1885. (1797)
Generaldirektion.

Vom 1. September 1885 ab bis vorläufig Ende dieses Jahres wird im Berlin-Sächsischen, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen, Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen, Norddeutsch-Sächsischen und Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbands-Güterverkehre die Fracht für **Langeisen** (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen etc.), welches wegen des Gewichtes oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung ein paar Schemel- oder Kuppelwagen von zusammen mehr als 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg erhoben.

Dresden, am 26. August 1885. (1798)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. September bis spätestens Ende Dezember 1885 gelangt für den Transport **roher Baumwolle** in Wagenladungen à 10 000 kg von Dresden-Elbkai nach Dušnik in Böhmen ein ermässigter Frachtsatz von neunzig Pfennigen pro 100 kg im Reklamationswege unter den im Tarife Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen vom 10. Juni cr. vorgeschriebenen Kontrollbestimmungen zur Anwendung.

Dresden, am 26. August 1885. (1799)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Unter Aufhebung der am 1. September v. Js. wieder in Gültigkeit gesetzten Frachten für Obst des Ausnahmetarifs No. 9 (Nachtrag III vom 1. Januar 1883) für den Verkehr zwischen Budapest und den Belgischen Hafenstationen, mit Ausnahme jener für Nieuport transit und Termonde transit, sowie an Stelle des am 15. Oktober v. Js. durch Nachtrag IX eingeführten Ausnahmetarifs für die Beförderung von Weintrauben zum Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarif (Heft II) vom 1. Oktober 1881, tritt am 1. September d. Js. ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst (frischem), auch Melonen und Weintrauben bei Aufgabe in Quantitäten

a) unter 5000 kg,
b) von mindestens 5000 und
c) von mindestens 10000 kg

für den Verkehr von Ungarischen nach Belgischen Stationen, in Wirksamkeit.

Preis 0,20 ℳ.

Köln, den 22. August 1885. (1800)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Am 1. September d. Js. tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Elberfeld, Köln (linksrheinisch)** und **Köln (rechtsrheinisch),** der Aachen-Jülicher Eisenbahn, der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahnen — im **Rheinischen Nachbarverkehre** — ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, durch welchen die bisherigen Bestimmungen und Transportpreise für Leichen etc. aufgehoben werden.

Exemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zum Preise von 20 ₰ pro Stück zu haben.

Köln, den 21. August 1885. (1801)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Magdeburg - Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Oktober d. Js. treten die für den Verkehr zwischen Gerlebogk einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits im Magdeburg-Bayerischen Gütertarif vom 15. August 1884 bestehenden direkten Frachtsätze ausser Kraft, ohne durch anderweite direkte Frachtsätze ersetzt zu werden.

Von dem genannten Tage ab gelangen Sendungen nach und von Gerlebogk durch die Station Biendorf zur Umexpedition.

Ueber die Höhe der hierbei eintretenden Frachtsätze ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Magdeburg, den 1. September 1885.
Königl. Eisenbahn-Direktion, (1802)
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. J. kommen im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** für den Verkehr zwischen den Stationen Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Gera, Wolfsgefärth, Weida und Elsterwerda der Sächsischen Staatsbahn einerseits und den Bayerischen Verbandsstationen andererseits neue Frachtsätze zur Einführung, welche neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen herbeiführen werden. Diese Erhöhungen werden indess erst vom 10. Oktober d. J. an in Anwendung gebracht. Der die neuen Frachtsätze enthaltende Tarifnachtrag ist in den letzten Tagen des Monats September d. J. durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen, inzwischen ertheilt aber unser Verkehrsbüreau hier auf schriftliche Anfrage Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze.

Dresden, den 25. August 1885. (1803)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. September dieses Jahres wird die Station Ründeroth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) mit direkten Frachtsätzen in den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehr aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffende Güterexpedition sowie die Tarifbüreaus der Unterzeichneten und der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinisch) hier.

Köln, den 22. August 1885. (1804)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) und Aachen-Jülich-Berlin** vom 1. Juli 1885 tritt am 1. September d. J. der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält: Anderweite Sätze des Ausnahmetarifs 3c für den Verkehr nach Stettin transito, Ausnahmetarif 6 für Langeisen und Berichtigungen.

Verkaufspreis 0,10 ℳ (für die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich).

Köln, den 29. August 1885. (1805)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische),
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. September d. J. ab wird die bei Station Morgenroth gelegene **„Schlesiengrube“** in die **Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen** nach Stationen:

a) der Kaiser Ferdinands-Nord- etc. Bahn vom 15. September 1884,
b) der Galizischen Carl-Ludwig-, Lemberg-Czernowitz-Jassy- etc. Bahn vom 1. August 1885,
c) der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Strecke Wien-Bruck a/L. etc.) und der Ungarischen Staatsbahnen (Bruck a/L-Szt. János) vom 1. November 1884,
d) der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft etc. vom 1. November 1884,
e) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Dezember 1884,
f) der Oesterreichischen Nordwestbahn (Wien-Znaim etc.) vom 1. Oktober 1884,
g) der Eisenbahn Wien - Aspang vom 1. Dezember 1884 und
h) der Mährisch - Schlesischen Centralbahn vom 1. August 1884

einbezogen. Die Frachtberechnung für die von der Schlesiengrube zur Aufgabe kommenden Sendungen erfolgt nach den in den vorgenannten Tarifen für „Schwerinschacht der Florentinegrube“ enthaltenen Sätzen.

Breslau, den 25. August 1885. (1806)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September 1885 tritt zum **Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahn - Verbande** Theil II Heft 1 (Klassentarif) ein Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält: Austritt der Arad-Körösvölgyer Eisenbahn aus dem Verbande; Spezialbestimmungen, betreffend den Transport von Fischen; Ergänzung und Berichtigung des Ausnahmetarifs für Borke; Aufnahme der Station Gleiwitz in den Ausnahmetarif für Ziegeln; neue Ausnahmesätze für Ziegeln; neue Ausnahmesätze für Schlacken und Kipplowries; neue Frachtsätze im Verkehr mit Berlin; Reduktionstabellen zur Ausgleichung von Frachtdifferenzen in den im Nachtrag näher bezeichneten Klassen, welche sich bei Koursschwankungen der Oesterreichisch - Ungarischen Valuta ergeben.

Bis auf weiteres kommen von den direkten Frachtsätzen die Beträge der Reduktionstabelle No. 3 in Abzug.

Die Frachtsätze für Schlacken im Verkehre mit Laurahütte und Tworog treten vorläufig nicht in Kraft; die Einführung derselben wird seinerzeit bekannt gemacht werden.

Druckexemplare des Nachtrages sind kostenfrei von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 22. August 1885. (1807)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Mit dem 1. September d. J. wird die **Haltestelle Rybno** der Marienburg-Mlawkaer Bahn für Eil-, Stück- und Wagenladungsgüter in den direkten Verkehr mit den Verbandstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg (Tarif vom 25. März 1882) unter Anwendung der Frachtsätze für Gr. Koschlau einbezogen.

Bromberg, den 21. August 1885. (1808J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband resp. Moskau - Wjäsma - Schlesischer Flachsverkehr. Gütertarif, Theil I. An Stelle des vom 1./13. Januar 1885 gültigen, durch den I. Nachtrag zum Theil I des Deutsch-Mittelrussischen Verband-Gütertarifs eingeführten Artikeltarifs No. 2 A für Flachs, Flachsheede, Werg, Hanf, Hanfheede, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) im Verkehr zwischen Stationen der Moskau-Brester Eisenbahn einerseits und Deutschen resp. Niederländischen Stationen andererseits, tritt vom 15. Oktober 1885 n. St. ab ein neuer Artikeltarif No. 2 A in Kraft, durch welchen theils Frachterhöhungen, theils Ermässigungen für Flachs, Heede und Werg in Wagenladungen à 10000 kg (610 Pud) [ad Tarif-Tabelle I] eintreten.

Vom 15. Oktober 1885 n. St. ab wird der vom 13. April 1884 n. St. gültige Tarif für die Beförderung von Flachs, Hanf etc. im direkten Verkehr zwischen den Stationen Moskau und Wjäsma der Moskau-Brester Bahn einerseits und Schlesischen Stationen andererseits nebst Nachtrag I aufgehoben und tritt vom gedachten Tage ab an dessen Stelle ein neuer Artikeltarif No. 2 B im Deutsch-Mittelrussischen Verbande in Kraft, in welchem die in dem Artikeltarif No. 2 A enthaltenen Stationen der Moskau-Brester Bahn sowie die Stationen Dzieditz, Myslowitz, Oderberg und Oswiecim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau aufgenommen werden.

Die bisherigen direkten Frachtsätze für die Stationen Lomnitz, Rabishau und Schmiedeberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin werden wegen mangelnder Frequenz vom gedachten Tage ab aufgehoben.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen zweiten Nachtrages zum Theil I des Deutsch - Mittelrussischen Verband-Gütertarifs können von den betheiligten Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 21. August 1885. (1809J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigsbahn. Die Getreide-Ausnahmetarife No. II und No. XI A für den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr mit Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft sind am 15. August cr. ohne Ersatz ausser Kraft getreten. Sofern dieselben jedoch billigere Gesammtsätze enthalten als nunmehr durch die Umexpedition in den Wasserumschlagsplätzen der Donau erzielt werden, haben die ersteren noch bis zum 1. November Anwendung zu finden.

Mainz, den 24. August 1885. (1810)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Zu den Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover** resp. der **Braunschweigischen Eisenbahn** einerseits

und **Grossherzoglich Oldenburgischen Stationen** andererseits sind die Nachträge 8 resp. 5 herausgegeben, welche neue Tarifsätze, sowie einige Aenderungen und Ergänzungen enthalten.

Die Nachträge treten am 1. September cr. in Kraft und können bei den Güterexpeditionen, welche auch eventuell weitere Auskunft ertheilen, bezogen werden.

Hannover, den 20. August 1885. (1811)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September cr. tritt ein neuer **Ausnahmetarif** für den Transport **Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Ostpreussischen Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn mit theils ermässigten, theils erhöhten Frachtsätzen in Kraft. Durch denselben werden die bezüglichen Kohlentarife vom 15. November 1883, sowie die für den Verkehr nach den Stationen der Strecke Posen (exkl.)-Thorn-Bromberg im Lokal-Kohlentarife des diesseitigen Direktionsbezirks bestehenden Frachtsätze aufgehoben. Für den Verkehr von Oderberg nach Stationen der Strecke Posen (exkl.)-Thorn-Bromberg werden direkte Frachtsätze nicht wieder eingeführt. Die jetzt hierfür bestehenden Sätze treten am 15. Oktober cr. ausser Kraft. Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten, finden die jetzt bestehenden Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober cr. Anwendung. Druckexemplare des Tarifs sind auf den Verbandstationen und bei unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 19. August 1885. (1812)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. September d. J. ermässigt sich im **Schlesisch-Polnischen Verbands-Gütertarif** der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9 für Cement etc. von Oppeln bis Schnittpunkt Sosnowice (Schnitt-Tafel B) von 0,30 auf 0,27 ℳ pro 100 kg.

Ferner ist mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. der Frachtsatz der Stückgutklasse bei Lodz auf Seite 20 des Tarifs (Schnitt-Tafel A) von 199,99 in 119,99 Kop. zu berichtigen.

Breslau, den 22. August 1885. (1813)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit 15. September d. J. treten neue Tarifhefte 1 und 2 für den **Galizisch-Oesterr.-Böhmischen Gemeinschafts-Verkehr** in Kraft, durch welche die bisherigen Tarifhefte 1 und 2 vom 1. Juni 1883 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben werden.

Exemplare der neuen Tarife können in den Verbandstationen und bei den betheiligten Bahnverwaltungen und zwar Heft 1 zum Preise von 1 fl. 50 kr., Heft 2 zum Preise von 60 kr. bezogen werden.

Wien, den 25. August 1885. (1814)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Oktober a. c. tritt ein Nachtrag I zu dem ab 1. Februar 1885 gültigen Ausnahmetarif für den Transport von Eisen und Stahl etc. im Verkehr zwischen Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn einerseits und Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn andererseits in Wirksamkeit. In demselben wurde die Station Gross-Wisternitz der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und Chybi der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Aufgabestation neu aufgenommen.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 25. August 1885. (1815)

Tarif für Schaftransporte aus Russland. Mit 8. September n. St. 1885 gelangt ein neuer Tarif für den Transport von Schafen von Stationen der Ekaterinen Bahn via Elisabetgrad nach Podwoloczyska, durch welchen der bisherige vom 20. August 1885 ausser Kraft gesetzt wird, zur Einführung.

Exemplare sind beim Oekonomate in Wien und im kommerziellen Büreau der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, den 25. August 1885. (1816)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

Niederländische Centralbahn. Am 1. September d. J. tritt eine neue ergänzte Ausgabe des Lokal-Gütertarifs in Kraft.

Utrecht, im August 1885. (1817)
Der Generaldirektor.

II. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 9 ausrangirten Lokomotiven, Donnerstag, den 10. September d. J., 11 Uhr, in unserem maschinentechnischen Büreau hier, Königgrätzerstrasse 132.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit Aufschrift „Offerte auf ausrangirte Lokomotiven" an das bezeichnete Büreau einzusenden.

Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Berlin, den 22. August 1885. (1818)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

⚒ **Zündstäbe** ⚒
eigenes Fabrikat, für electrische Sprengungen mit Dynamit und Pulver, ohne Versager, sowie beste **Zündmaschinen** offerirt preiswerth.
Bergwerks-Direktor **Fr. Loegel,**
Breslau, Brüderstr. 4.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.
Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.
Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.
36 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen.
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. **2100** im Betriebe.
Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 67. **Berlin,** am 29. August 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarife und Bedingungen für die Eisenbahntransporte auf den Italienischen Eisenbahnen.

Allgemeine Tarife.

Bezeichnung und Klassifikation der Güter.

Kapitel I.

Allgemeine Transportbedingungen.

Art. 1. Obliegenheiten des Publikums. Das sich der Eisenbahn bedienende Publikum ist zur Beobachtung aller Vorschriften verbunden, welche sich auf den Betriebsdienst und dessen Handhabung beziehen, und hat sich nach den Weisungen des Dienstpersonals zu richten. Zuwiderhandelnde sind für die Folgen verantwortlich.

Art. 2. Obliegenheiten der Verwaltung. Die Verwaltung ist verbunden, auf den eigenen Linien die Personen- und Güterbeförderung nach den in Kraft befindlichen Tarifen und Bedingungen zu bewirken, soweit sie dabei mit den entsprechenden Mitteln den gewöhnlich vorauszusehenden Bedürfnissen genügen kann und ferner keine ausserordentlichen Hindernisse und höhere Gewalt entgegenstehen.

Die Verwaltung haftet für Schäden, welche aus der Nichterfüllung dieser ihrer Obliegenheiten hervorgehen.

Art. 3. Verbindlichkeit der Tarife und der bezüglichen Bedingungen. Die vorschriftsmässig von der Aufsichtsbehörde genehmigten allgemeinen und speziellen Tarife und die bezüglichen Bedingungen sind in jeder Hinsicht streng anwendbar. Jede Abweichung ist ohne rechtliche Wirkung und jeder Irrthum, gereiche derselbe zum Schaden des Publikums oder der Verwaltung, ist zu berichtigen.

Die Verwaltung kann spezielle Tarifnachlässe oder andere Erleichterungen gewähren, wenn nur eine gleichmässige Anwendung derselben für jeden Interessenten stattfinden und bei gleichartigen Verhältnissen einem jeden gleiche Vortheile geboten werden. Dergleichen Nachlässe unterliegen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, welche dieselben aufheben und widerrufen kann. Die Nachlässe selbst werden periodisch veröffentlicht werden.

Art. 4. Ausführung der Transporte. Die Personenbeförderung findet mittelst der Züge statt, welche in den veröffentlichten Fahrplänen zur Kenntniss des Publikums gebracht sind.

Die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen und Thieren erfolgt nach den entsprechend getroffenen Bestimmungen unter Beobachtung der festgesetzten Lieferfristen.

Reisegepäck, Hunde, baares Geld, Werthpapiere, Pretiosen, lebende Kokons und Bücher werden ausschliesslich in Eilfracht befördert.

Die Fahrpläne enthalten die Zahl, den Durchlauf, die Aufenthalte und den Bestimmungsort der Züge, die Stationen, nach und von welchen die Ausgabe der Billets zugelassen ist und alle andern Bestimmungen und bezüglichen Nachrichten. Die Fahrpläne sind nach Römischer Zeit aufgestellt.

Art. 5. Bestimmung und Bezahlung der Transportgebühren. Bei Berechnung der Transportgebühren wird das angefangene Kilometer für voll gerechnet.

Die Berechnung der Gebühren erfolgt nach den wirklichen Entfernungen.

Die Gewichtsberechnung geschieht unter Abrundung von 10 zu 10 kg, vorbehaltlich der bei den Spezialtarifen festgesetzten Ausnahmen. Die Berechnung der Frachtgebühren bei Beförderung von baarem Gelde, Werthpapieren und Pretiosen erfolgt nach dem Werthe von je auch nur angefangenen 500 Lire. Bruchtheile unter 5 Centesimi werden für 5 Centesimi gerechnet, in keinem Falle kann der Gebührensatz niedriger sein als der entsprechende geringste Satz, der bei Spezialtarifen festgesetzt ist.

Die Zahlung der Transport- und Nebengebühren findet auf der Abgangs- oder der Ankunftsstation statt.

Auf der Abgangsstation muss die Zahlung stattfinden:

a) für Reisende, Gepäck und Leichen,
b) für Grossvieh, Hunde und andere Thiere,
c) für leicht entzündliche, explosionsfähige oder sonst gefährliche Güter, je nach den Bestimmungen und Bedingungen der betreffenden Tarife,
d) für Waarenmuster und solche Waaren, deren Werth geringer ist als die Frachtkosten,
e) für Güter, welche während des Transports dem Schwinden oder dem völligen Werthverlust durch Verderben ausgesetzt sind,
f) für Güter und Gegenstände, deren Beförderung nur auf Gefahr des Versenders stattfindet.

Wenn bei der Abfertigung die volle Transportgebühr nicht angegeben werden kann, ist die Aufgabestation berechtigt, die Hinterlegung einer Summe zu verlangen, welche den Frachtbetrag annähernd deckt.

Die nach Entfernungen abgestuften Spezialtarife werden derartig angewendet, dass für jede Entfernungszone die angegebene Zonengebühr entrichtet wird.

Auf den sämmtlichen vom Staate verpachteten Bahnlinien findet eine gleichmässige Anwendung der abgestuften Spezialtarife statt, ohne Unterschied, welche einzelnen Bahnlinien die Güter durchlaufen.

Bei den abgestuften Spezialtarifen muss stets der kilometrische Einheitssatz und die Berechnungsweise ersichtlich sein.

Art. 6. Extrazüge. Extrazüge können sowohl beim Personen- als beim Güterverkehr gestellt werden.

Die Bestellung von Extrazügen muss schriftlich unter gleichzeitiger Hinterlegung von 40 L. erfolgen.

Die Extrazugsgebühr beträgt 6,78 L. pro Kilometer unter Zuschlag einer festen Gebühr von 45,20 L. Die Minimalgebühr beträgt 67,80 L. ausser der vorerwähnten festen Gebühr. Würde übrigens bei Anwendung der bezüglichen Tarife unter Aufschlag von 10 pCt. für Personen, Gepäck- und sonstige Gegenstände ein höherer Betrag sich ergeben, so tritt dieser statt der letzteren Frachtberechnung ein. Für den Rücklauf des Zuges, falls derselbe innerhalb 12 Stunden nach der Abfahrt vollendet wird und bei der Abfahrt gleich verlangt war, wird die Gebühr nach den angegebenen Grundtaxen berechnet und zwar mit einer Ermässigung von 20 pCt. und unter Wegfall der festen Gebühr, stets aber unter Aufrechterhaltung des Minimalsatzes von 67,80 L.

Wenn aus irgend einer Ursache die Abfahrt des Zuges an dem festgesetzten Tage und zu der bestimmten Tageszeit unterbleibt, hat die Verwaltung das Recht, den Zug überhaupt nicht mehr abzulassen und die hinterlegte Summe einzubehalten.

Wird bei Gelegenheit von Festen, Feiertagen, Versammlungen und dergl. von städtischen Behörden, von Komitees oder sonst beauftragten Personen ein Extrazug verlangt, um eine frühere Abfahrtszeit oder eine spätere Wiederankunft zu erlangen, so wird eine Gebühr von 3,955 L pro Kilometer ausser der festen Gebühr erhoben, abgesehen von der erforderlichen Lösung des Billets, mit welchem jeder Reisende versehen sein muss. Wenn der Zug sowohl für die Hin- als die Rückfahrt verlangt wird, tritt eine Ermässigung der Gebühr auf 3,39 L. pro Kilometer ein und es gelangt die feste Gebühr nur einmal zur Erhebung.

Die Verwaltung kann die Gestellung von Extrazügen verweigern, sobald deren Ablassung mit der Sicherheit und Regelmässigkeit des sonstigen Betriebsdienstes unvereinbar ist.

Art. 7. Dienststunden, Publikationen. Die für die Billetausgabe, für die Abfertigung und Aushändigung von Reisegepäck und Hunden bestimmte Dienstzeit richtet sich nach dem Gange der Züge. Die Dienststunden für die Annahme und Aushändigung der Eil- und Frachtgüter ist auf jeder Station nach deren Bedeutung unter Genehmigung seitens der Aufsichtsbehörde festgesetzt.

Die Verwaltung ist verpflichtet, die Fahrpläne, Tarife, Ankündigungen und Regulative, welche das Publikum interessiren, zu publiziren und auf den Stationen auszuhängen.

Art. 8. Steuer-, Zoll-, Polizeivorschriften und dergleichen. Das sich der Eisenbahn bedienende Publikum muss allen Vorschriften auf dem Gebiete der Steuer-, Zoll-, Gesundheits-, Jagd-, Fischerei- und sonstigen Verwaltungspolizei Genüge leisten und sich über die etwaigen durch diese Vorschriften herbeigeführten Transporthindernisse vergewissern.

Die Zoll- und Steuerabfertigung der Güter während des Transportes besorgt die Verwaltung gegen Vorschuss oder je nach ihrer Wahl Nachnahme der betreffenden Unkosten. Die erforderlichen Deklarationen und sonstigen Zollpapiere sind dem Gute beizugeben. Die Verwaltung übernimmt keinerlei Haftung für die Ordnungsmässigkeit und Vollständigkeit solcher Dokumente. Alle Folgen der Nichtbeachtung der vorerwähnten Vorschriften, alle Schäden und Kosten gehen ausschliesslich zu Lasten des Versenders oder Empfängers.

Die näheren Bestimmungen über das Zoll- und Steuerabfertigungsverfahren und die Stationen, auf welchen die Abfertigung stattfindet, sind in der Anlage bezeichnet.

In den inländischen, dem Publikum zugänglichen Zollexpeditionen kann der Empfänger selbst bei Ankunft des Gutes die zollamtliche Abfertigung veranlassen.

Die Bezirke der Stationen sind als ausserhalb der Zolllinien liegend anzusehen.

Art. 9. Reklamationen. Auf allen Stationen liegt ein Beschwerdebuch zum Gebrauche für das Publikum offen.

Die Reklamationen können an die Betriebsdirektion oder an die staatliche Aufsichtsbehörde gerichtet werden. Innerhalb 14 Tagen wird eine Beantwortung der Reklamation oder eine vorläufige Benachrichtigung betreffs Erledigung derselben erfolgen.

Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Stations- oder Zugpersonal schlichtet der Stationsvorsteher.

Art. 10. Strafzahlungen in Uebertretungsfällen. Jede Handlung, welche darauf abzielt, die Verwaltung bezüglich der ihr zustehenden Gebühren zu hintergehen, jeder Versuch einer Reise ohne jede oder volle Zahlung des Beförderungspreises, jede falsche Angabe über die Beschaffenheit, die Menge oder das Gewicht der Güter oder des Viehes, oder bei Staatspapieren, Pretiosen und baarem Gelde des Werthes, jede Manipulation, welche die sonst unzulässige Anwendung eines Spezial- oder ermässigten Tarifs bezweckt, jedes nicht angezeigte Zusammenpacken von Gegenständen, welche verschiedenen Tarifklassen angehören, zu einem Kollo oder zu einer Sendung, jede Vereinigung von Sachen zu einer einzigen Sendung an verschiedene Personen, gibt der Verwaltung das Recht, ausser dem vollen Gebührenbetrage das dreifache derjenigen Summe zu verlangen, deren Hinterziehung beabsichtigt war, abgesehen von Fällen, in welchen nach den bestehenden Gesetzen oder Verordnungen ausserdem noch höhere oder geringere Geldstrafen festgesetzt sind.

Art. 11. Beschädigung von Eisenbahnmaterial und Baulichkeiten. Alle Beschädigungen und Zerstörungen an Baulichkeiten, Mobiliar, festen und beweglichen Material und mechanischen Vorrichtungen hat die dafür haftbare Person zu ersetzen.

Art. 12. Anwendung der Tarife und Transportvorschriften. Die ordnungsmässig genehmigten Tarife und Transportvorschriften bestimmen das Rechtsverhältniss zwischen der Verwaltung und dem Publikum.

Die in den Tarifen festgesetzten Transportpreise umfassen auch die fiskalischen Steuerzuschläge.

Kapitel II.

Personenverkehr.

Art. 13. Die Grundtaxen. Die Grundtaxen für die Personenbeförderung in der I., II. und III. Wagenklasse sind folgende:

Züge	Preis pro Person und Kilometer		
	I. Klasse L.	II. Klasse L.	III. Klasse L.
Schnellzüge	0,1243	0,0871	0,0565
Personen- u. gemischte Züge	0,1130	0,0791	0,0509

Anmerkungen. a) Werden sehr schnelle Züge mit grösserer Geschwindigkeit als derjenigen der Schnellzüge mit nur I. Wagenklasse eingerichtet, so wird ein Satz von 0,1356 Lire pro Person und Kilometer erhoben. b) Die Preise der Rundreise- und anderer Billets zu ermässigten Preisen und die bezüglichen prozentualen Ermässigungen (abgesehen von den besonderen Bestimmungen über die Retourbillets) werden nach dem Durchschnitt der oben für jede Wagenklasse angegebenen Preise berechnet und können die Reisenden nach Belieben die Schnell-, Personen- oder gemischten Züge auf denjenigen Strecken benutzen, für welche die Billets Gültigkeit haben.

Für Entfernungen unter 2 km wird der Preis für 2 km berechnet. Die Schnellzüge müssen auf den Linien mit Neigungen unter 8 pro Tausend und mit Kurven von Radien über 400 m mit einer reinen Fahrgeschwindigkeit von 55—60 km fahren.

Auf den Linien mit grösseren Neigungen und Kurven von kleineren Radien wird die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge von der Aufsichtsbehörde nach Vorschlag der Verwaltung bestimmt. Es wird dabei den Steigungsverhältnissen der Linien Rechnung getragen werden.

Die Aufenthalte auf den Stationen und die Zuschläge zur Fahrzeit beim Durchfahren der Stationen aus Anlass der Betriebssicherheit werden je nach der Länge der Bahnstrecken auf den Vorschlag der Verwaltung von der Aufsichtsbehörde allein festgesetzt.

Die Personenbeförderung in der III. Wagenklasse findet nur in denjenigen Schnellzügen statt, welche in den offiziellen Fahrplänen zu den darin angegebenen Bedingungen besonders bezeichnet sind.

Art. 14. Billets. Behufs Zulassung zur Mitfahrt muss der Reisende mit einem seitens der Verwaltung ausgegebenen Billet versehen sein.

Art. 15. Billetausgabe. In der Regel beginnt die Billetausgabe 40 Minuten vor der Abfahrt des Zuges auf Hauptstationen und 20 Minuten auf kleineren Stationen und endigt 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges auf Haupt- oder Anfangsstationen und auf den anderen Stationen beim Zeichen der Ankunft des Zuges.

Zur Bequemlichkeit des Publikums wird, namentlich im internationalen Verkehr, soweit wie möglich die Verwaltung den Billetverkauf auf den Stationen vorher eintreten lassen und Verkaufsstellen in anderen geeigneten öffentlichen oder Privatlokalen, insbesondere in grossen Gasthöfen errichten.

Art. 16. Bezahlung der Billets. Die Verwaltung kann unter Umständen die Bereithaltung des abgezählten Fahrgeldes von dem Reisenden verlangen, mit Ausnahme derjenigen Fälle, in welchem der beim Geldwechsel überschiessende Betrag nicht höher ist als $1/_5$ des hingegebenen Betrages. Der Reisende muss sich beim Empfang des Billets über die Richtigkeit der Wagenklasse und des Bestimmungsortes vergewissern, ebenso dass der gezahlte Preis mit dem auf dem Billet aufgedruckten Preise übereinstimmt, ferner auch, dass beim Geldwechseln kein Irrthum unterlaufen ist. Etwaige Reklamationen sind unverzüglich anzubringen.

Art. 17. Kinder. Kinder unter 3 Jahren werden frei befördert, wenn dieselben in Begleitung eines Erwachsenen sind und kein besonderer Platz für sie verlangt wird. Kinder im Alter von 3—7 Jahren können einen besonderen Platz beanspruchen und bezahlen die Hälfte des gewöhnlichen Fahrpreises nach den Bestimmungen des Art. 13.

Diese Preisermässigungen erstrecken sich nicht auf Retour-, Rundreise- und Abonnementsbillets, ebensowenig bei Benutzung von Koupee- oder sonstigen besonderen Plätzen, bezüglich deren Bestimmungen in den Artikeln 20, 25, 26 und 27 getroffen sind.

Art. 18. Salonwagen der Verwaltung. Unter Berücksichtigung der Bestimmungen im Art. 21 beträgt die Gebühr für die Benutzung eines Salonwagens oder eines Salonkoupees in Grösse der Hälfte eines Wagens:

Züge	Preis pro Person und Kilometer L.	Minimalpreise pro Kilometer		Minimalpreise für jede Benutzung	
		für einen Salonwagen L.	für ein Salonkoupee L.	eines Salonwagens L.	eines Salonkoupees L.
Schnellzüge . .	0,1582	1,5820	1,0170	56,50	33,90
Personen- und gemischte Züge .	0,1356	1,3560	0,9040	50,85	28,25

Anforderungen von Salonwagen und Salonkoupees haben schriftlich unter gleichzeitiger Hinterlegung der Hälfte des für jede Benutzung festgesetzten Minimalpreises zu geschehen, andernfalls unter Erhöhung der Transportgebühr nach den Bestimmungen des Art. 21.

Sofern der Besteller den Wagen zu dem bestimmten Tage und zu dem festgesetzten Zuge nicht benutzt, verfällt die hinterlegte Summe zu Gunsten der Verwaltung.

Art. 19. Ganze Koupees. Die Reisenden, welche zu ihrer Verfügung ein ganzes Koupee in einem gewöhnlichen Wagen I. oder II. Klasse zu haben wünschen, haben den tarifmässigen Preis für 6 Billets bei einem Koupee von 8 Plätzen und von 8 Billets bei einem Koupee von 10 Plätzen zu zahlen. Reisende in grösserer Anzahl haben noch besondere Billets zu lösen.

Art. 20. Schlaf- und andere besondere Koupeeplätze. Für die Benutzung eines jeden solcher Plätze ist ausser dem Billetpreis der I. Wagenklasse ein Zuschlag zu zahlen, dessen Höhe in den offiziellen Fahrplänen unter einheitlichen Bedingungen veröffentlicht wird.

Wer dergleichen Plätze auf Bahnstrecken oder zu Zügen wünscht, welche mit passenden Wagen nicht ausgerüstet sind, hat so viele Billets und Zuschläge zu zahlen, als besondere Plätze in dem Wagen sich befinden, welcher zu diesem Zwecke dem Zuge besonders beigegeben wird.

Art. 21. Gemeinsame Vorschriften für die Benutzung von Salonwagen, ganzer Koupees und besonderer Plätze. Die Bestellung von Salonwagen, ganzen Koupees und besonderer Plätzen in den Wagen der Verwaltung muss mit den Betriebseinrichtungen vereinbar sein.

Wenn die Verwaltung, um den Anforderungen zu genügen, genöthigt ist, Salonwagen oder andere Wagen mit besonderen Plätzen oder Koupees zur Abfahrtsstation besonders hinzuschaffen oder auf Zwischenstationen anzuhalten oder sich der Wagen einer anderen Verwaltung zu bedienen, so ist zuzüglich der in den Art. 18, 19 und 20 festgesetzten Preise und Zuschläge zu zahlen:

11,30 L. für jeden Zwischenaufenthalt und je 24 Stunden Benutzungszeit,

0,339 L. für jeden Wagen und jedes Kilometer Fahrt ausser der Vergütung, welche für die Hergabe des Wagens an die fremde Verwaltung zu entrichten ist.

Art. 22. Salonwagen Privater. Salonwagen Privater werden auf den Eisenbahnen zugelassen, sofern dieselben den Vorschriften für den Lauf des Eisenbahnwagen-Materials entsprechen. Die Verwendung dieser Wagen muss mit den Betriebseinrichtungen vereinbar sein.

Die Gebühr für jeden besetzten Salonwagen beträgt bei Schnellzügen 1,13 L. pro Kilometer, bei Personen- oder gemischten Zügen 0,8475 L. pro Kilometer.

In jedem Wagen können 8 Reisende ohne Preiszuschlag Platz nehmen, jeder Reisende mehr zahlt ein Billet I. Klasse, jedes Kind von 3—7 Jahren die Hälfte, jeder Bediente ein Billet II. Klasse.

Auf Reisegepäck, Hunde u. s. w. finden die allgemeinen Transportbestimmungen Anwendung. Auf den Leertransport findet die Gebühr für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern laufen, Anwendung.

Für das Stillliegen eines jeden Salonwagens auf den Stationen ist zu zahlen:

2 L. pro Tag für die ersten 10 Tage,

1 L. pro Tag für die folgenden Tage, im Maximum 300 L. pro Jahr.

Die dauernde Aufstellung solcher Salonwagen auf dazu geeigneten Stationen hängt von besonderer Vereinbarung ab, die Kosten der Unterhaltung, Reparatur und die Versicherungskosten fallen dem Eigenthümer zur Last.

Art. 23. Transport von Reisenden in eigenen auf die Eisenbahnwagen verladenen Equipagen. Neben den festgesetzten Gebühren für den Transport der Equipagen und des Reisegepäcks hat jeder Reisende ein Billet I. Klasse, jeder Bediente ein Billet II Klasse zu zahlen. Die für Kinder gewährten Ermässigungen finden auch hier statt.

Art. 24. Kranke. Kranke und Leidende, welche für die Mitreisenden Unbequemlichkeit oder Ekel verursachen, sind in besonderen Koupees unter den im Art. 19 festgesetzten Bedingungen zu befördern, oder es wird denselben ein Eisenbahnwagen behufs Beförderung im eigenen Bette gegen Zahlung von 0,565 L. pro Wagenkilometer bei einer Minimalgebühr von 11,30 Lire gestellt.

Zwei Begleiter werden in diesem Wagen unentgeltlich befördert, jede weitere Person zahlt ein Billet III. Klasse.

Wahnsinnige werden nur in besonderen Koupees in den Wagenklassen und zu den Sätzen befördert, welche im Art. 19 festgesetzt sind und müssen stets begleitet sein.

Art. 25. Retourbillets. Die Verwaltung hat zwischen von Fall zu Fall zu bestimmenden Stationen in einem Umkreise von wenigstens 150 km Retourbillets zu erstellen. Die Preisermässigung für Retourbillets wird 20—35 pCt. der im Art. 13 festgesetzten Billetpreise nach Massgabe der Entfernungen und der längeren oder kürzeren Gültigkeitsdauer betragen.

Wenn solche Billets für Schnell- und Personenzüge Gültigkeit haben, findet die Preisberechnung nach dem Durchschnitt der Grundtaxen für beide Gattungen von Zügen statt. Sofern bei Gelegenheit von Festen, Feiertagen, Märkten für den ausserordentlichen Verkehr Plätze der betreffenden Billetklasse nicht zur Verfügung stehen und die Möglichkeit oder Zeit zum Anhängen von Wagen fehlt, so haben die mit Retourbillets versehenen Reisenden in der niedrigeren Wagenklasse Platz zu nehmen, ohne Anspruch auf eine Rückvergütung.

Jegliche Uebertragung von Retourbillets auf eine andere Person ist verboten und hat die Ungültigkeit des Billets und die Anwendung der für diese Fälle festgesetzten Strafen zur Folge. Die Verwaltung wird die sämmtlichen Bestimmungen und Vorschriften für die Benutzung und die Gültigkeitsdauer der Retourbillets bekanntgeben; der einfache Erwerb solcher Billets veranlassst die volle Anwendbarkeit der Bestimmungen und bezüglichen Benutzungsvorschriften.

Retourbillets können für bestimmte Relationen unter Genehmigung der Aufsichtsbehörde eingezogen werden, wenn sich eine Abnahme des Reinerträgnisses herausstellt.

Art. 26. Rundreisebillets. Die Verwaltung kann Rundreisebillets mit Ermässigung von 20—35 pCt. der im Art. 13 Anmerkung b festgesetzten Preise nach Verhältniss der Entfernungen einführen.

Anmerkung. Die Reiserouten, die Preise der Rundreisebillets, die Bestimmungen über den Kauf und die Benutzung dieser Billets werden besonders bekannt gegeben.

Die Rundreisebillets sind nicht übertragbar. Die bezüglichen Bestimmungen und Vorschriften wird die Verwaltung veröffentlichen und gelten dieselben mit dem einfachen Erwerb der Billets als angenommen.

Art. 27. Abonnementsbillets. Auf Abonnementsbillets, welche die Verwaltung einrichten kann unter Beschränkung auf bestimmte Linien, ist folgender Tarif anwendbar:

Jährliche, halbjährliche, vierteljährliche und monatliche Abonnements:

Durchfahrene Kilometer		Preise			
		für 1 Jahr L.	für 6 Monate L.	für 3 Monate L.	für 1 Monat L.
bis zu 5 km	I. Klasse	169,50	96,05	50,85	30,55
	II. „	124,30	67,80	39,55	23,75
	III. „	84,75	50,85	28,25	16,95
von 6—10 km	I. Klasse	248,60	135,60	79,10	47,50
	II. „	175,15	96,05	56,50	33,90
	III. „	124,30	67,80	39,55	23,75

Von 11—15 km etc. bis von 5 901—6 000 km bei halb- und ganzjährigen Abonnements.

(Anmerkung des Uebersetzers: Die Preisermässigungen für die einzelnen Klassen sind nicht nach festen Prozentsätzen unter Berücksichtigung der Entfernungen gefunden.)

Für die Benutzung der mit Schnellzügen versehenen Linien tritt zu diesen Billets ein Aufschlag von 5 pCt. hinzu.

Die Abonnementsbillets sind persönlich und nicht übertragbar. Die Verwaltung wird die Vorschriften für die Benutzung derselben festsetzen. Diese Vorschriften gelten mit dem einfachen Erwerb des Billets als angenommen.

Dem Abonnenten erwächst, ausser den im Art. 127 vorgesehenen Fällen, kein Anspruch auf Erstattung des Abonnementspreises durch Behinderungen oder Aufenthalte im Zugverkehr, durch Betriebswechsel oder durch zeitweilige Unfahrbarkeit der Strecke oder durch Verminderung der Züge; ebensowenig tritt eine ganze oder theilweise Rückgewähr des Abonnementspreises bei Tod, Krankheit, Abwesenheit oder anderen Hinderungsgründen in der Person des Abonnenten ein.

Demjenigen Abonnenten, welcher Werthgegenstände und Pretiosen, welche dem Tarife für den Transport von baarem Gelde unterliegen, mit sich führt oder zur Beförderung als Gepäck aufgibt oder das Zusammenpacken von Waaren zum Schaden der Eisenbahn betreibt, wird das Abonnementsbillet entzogen und erleidet derselbe die Anwendung der Bestimmungen im Art. 10.

Art. 28. Wechsel der Wagenklasse. Behufs Ueberganges aus der II. und III. Wagenklasse in eine höhere haben die Reisenden dem Eisenbahn-Dienstpersonal Mittheilung zu machen unter gleichzeitiger Zahlung der Preisdifferenz von der Uebergangs- bis zur Bestimmungsstation.

Für Retour-, Rundreise- und Abonnementsbillets wird die Differenz zwischen dem gewöhnlichen Preise der von dem Reisenden benutzten Wagenklasse und der höheren Wagenklasse, in welche der Reisende übergehen will, berechnet.

Art. 29. Feste Gebühr für nachträgliche Beitreibung von Geldern. In allen Fällen, in welchen die Beitreibung einer Nachzahlung von einem Reisenden erfolgt, erhält die Verwaltung eine feste Gebühr von 10 Centesimi.

Art. 30. Gültigkeit der Billets. Die Billets haben nur Gültigkeit für denjenigen Zug, für welchen dieselben gelöst sind.

Der Reisende hat das Recht zur Fahrtunterbrechung auf Zwischenstationen:

a) einmal bei Strecken über 200 km,

b) zweimal bei Strecken über 500 km und zwar unter Beobachtung der für diese Fälle seitens der Verwaltung gegebenen Vorschriften.

Jeder Aufenthalt darf nicht die Mitternacht des folgenden Tages überschreiten. Die Fortsetzung der Reise muss mit Zügen geschehen, welche die gleiche Wagenklasse führen und zu keinem höheren Tarifsatze gefahren werden; anderenfalls hat der Reisende die Differenz zu zahlen.

Der Reisende kann angehalten werden, beim Beginn des Aufenthaltes das Billet beim Stationsvorstande niederzulegen, von welchem er dasselbe beim Antritt der Rückfahrt wieder ausgehändigt erhält.

Der Reisende, welcher die Reise nicht antritt oder die unterbrochene Reise nicht fortsetzt, hat keinerlei Rückvergütung auf den gezahlten Billetpreis zu gewärtigen.

Art. 31. Eventuelle Erstattung des Fahrpreises. Der Reisende kann die Rückzahlung des vollen Fahrpreises verlangen:

a) wenn die Abfahrt des Zuges sich über eine Stunde verzögert,

b) wenn der Reisende die Reise infolge eines Befehls der Verwaltungs- oder Gerichtsbehörde nicht antreten kann,

c) wenn keine Plätze im Zuge verfügbar sind.

Die theilweise Erstattung des Fahrpreises kann gefordert werden:

d) wenn der Zug seinen Lauf nicht fortsetzen kann und der Reisende anderweitige von der Verwaltung gestellte Transportmittel nicht benutzen will,

c) wenn durch die Verspätung weitere Zuganschlüsse verloren gehen und der Reisende von einer ihm verwaltungsseitig angebotenen späteren, mit Mehrkosten nicht verbundenen Beförderung keinen Gebrauch machen will.

In anderen Fällen finden Rückvergütungen nicht statt.

Art. 32. Vorzeigung und Abgabe der Billets. Die Reisenden müssen ihre Billets den Eisenbahnbediensteten beim Eintritt in die Station, in die Eisenbahnwagen und auch während der Reise auf Verlangen vorzeigen und dem mit der Wiederabnahme beauftragten Personal aushändigen.

Die Aushändigung der Abschnitte der Retour-, Rundreise- und Abonnementsbillets hat bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer und der hierüber erlassenen speziellen Bestimmungen zu erfolgen.

Art. 33. Fehlen des Billets. Der Reisende, welcher während der Fahrt oder auf der Ankunftsstation ohne Billet betroffen wird und nicht nachweist, dass er im Augenblicke des Besteigens des Zuges dem Dienstpersonal eine entsprechende Mittheilung gemacht hat unter gleichzeitiger Bereitwilligkeit, den Billetpreis zu zahlen, hat den Fahrpreis eines Billets von der Anfangsstation des Zuges zu erlegen und einen gleich hohen Betrag als Strafe zu zahlen. Wenn derselbe die Benutzung des Zuges von einer Zwischenstation nachweist, wird der Billetpreis und die Strafe von dieser Station an berechnet.

Die Reise wird als in I. Wagenklasse zurückgelegt angesehen, wenn nicht die Benutzung einer niedrigeren Wagenklasse feststeht.

Art. 34. Ungültige Billets. Der Reisende, welcher mit einem verfallenen oder einem Billet einer niedrigeren als der von ihm benutzten Wagenklasse reist oder über die Bestimmungsstation des Billets hinausfährt, ohne dem Dienstpersonal davon Mittheilung gemacht zu haben, oder mit einem Billet zu ermässigtem Fahrpreise betroffen wird, ohne dass die Berechtigung zur Benutzung eines solchen Billets nachgewiesen ist, hat ausser dem richtigen Billetpreise eine gleich hohe Strafe zu zahlen.

Wer unter den im Art. 17 festgesetzten Bedingungen mit einem Kinde von höherem Alter als 3 oder 7 Jahre reist, hat den Preis des entsprechenden richtigen Billets und ausserdem eine Strafe in Höhe des halben Billetpreises, jedoch nicht über 5 L. zu zahlen. Bei Streitigkeiten über das Alter des Kindes entscheidet der Vorstand derjenigen Station, auf welcher die Differenz entstanden ist. Im Falle einer ungünstigen Entscheidung hat der Reisende Zahlung nach vorstehender Bestimmung zu leisten und bleibt ihm die Reklamation unter Einreichung einer glaubwürdigen Bescheinigung über das Geburtsalter des Kindes vorbehalten.

Reisende, welche mit falschen oder gefälschten Billets betroffen werden, haben ausser dem normalen Fahrpreise eine Strafe in dreifacher Höhe dieses Preises zu zahlen, unbeschadet der Anwendung der gesetzlichen Strafen.

Art. 35. Wartesäle und Restaurationen. Die Wartesäle werden in der Regel nur geöffnet von dem Augenblicke des Beginns des Billetverkaufs und müssen die Reisenden beim Eintritt in dieselben mit ordnungsmässigen Billets versehen sein. Auf denjenigen Stationen, auf welchen ein Umsteigen stattfindet, sind die Wartesäle für einen Zeitraum von nicht mehr als 3 Stunden zwischen aufeinanderfolgenden Zügen geöffnet zu halten.

In dem Restaurationsraum muss ein Preisverzeichniss der zu verabreichenden Speisen und Getränke ausgehängt sein.

Reklamationen wegen Uebervortheilungen gegenüber diesem Preisverzeichniss, sowie gegen den Restaurationsbetrieb können bei dem Stationsvorsteher oder der Direktion angebracht oder in das Beschwerdebuch eingetragen werden.

Art. 36. Wagen. Die disponiblen Koupees in den Zügen sind bis zur Abfahrt geöffnet zu halten, damit die Reisenden beim Geben des Signals zum Einsteigen ihre betreffenden Plätze einnehmen können.

In Schnellzügen und möglichst auch in Personen- und gemischten Zügen von längerer Fahrzeit muss ein Koupee mit Retirade vorhanden sein.

Art. 37. Alleinreisende Damen. In den Schnellzügen müssen Koupees I. und II. Klasse und, soweit es mit den Betriebseinrichtungen und der Oekonomie des Betriebes vereinbar ist, auch Koupees III. Klasse zur Benutzung allein- oder in Begleitung von Kindern im Alter bis 12 Jahren reisender Damen frei gehalten werden.

In Personen- und gemischten Zügen sind auf allen Linien wenigstens zwei Koupees I. und II. Klasse und möglichst auch III. Klasse zu diesem Zwecke zu reserviren.

Art. 38. Wiedereinnahme von Plätzen. Der Reisende, welcher vorübergehend seinen Platz im Wagen verlassen hat, kann denselben wieder einnehmen, wenn er irgend einen Gegenstand auf dem Platze zurückgelassen hat.

In Fällen, in welchen Plätze fälschlich mit Beschlag belegt sind, hat die Verwaltung das Recht, vom Reisenden einen Betrag zu verlangen, welcher dem Preise eines zweiten Billets entspricht, jedoch im Maximum nicht über 5 L.

Art. 39. Verbot des Rauchens. Das Rauchen ist in den Wartesälen und den hierzu nicht bestimmten Koupees untersagt.

Die Verwaltung ist nicht gehalten, eine grössere Anzahl Rauchkoupees zur Verfügung zu stellen, als in dem Zuge bezeichnet ist. Dieselbe kann in Ermangelung von Plätzen in anderen Koupees in den Rauchkoupees selbst das Rauchen untersagen, falls Reisende einsteigen müssen, welchen der Tabakrauch lästig ist.

In den anderen Koupees ist das Rauchen nur unter Zustimmung sämmtlicher in denselben Mitreisenden gestattet, in Schlafkoupees ist das Rauchen während der Nachtzeit stets untersagt.

Art. 40. Personen, welche von der Mitfahrt ausgeschlossen werden. Zur Mitfahrt in den Zügen werden nicht zugelassen und gegebenen Falles auch von der Weiterfahrt ausgeschlossen solche Personen, welche sich den Ordnungs- und Sicherheitsvorschriften nicht unterwerfen, das Schamgefühl verletzen, Lärm und Störungen verursachen oder sich im Zustand der Trunkenheit befinden.

Art. 41. Aufenthalte der Züge auf der Strecke. Beim Anhalten eines Zuges ausserhalb einer Station ist den Reisenden das Verlassen des Zuges ohne Zustimmung des Fahrpersonals untersagt. Die ausgestiegenen Reisenden müssen sich von den Fahrgleisen entfernt halten und in die Wagen sofort nach gegebenem Zeichen wieder einsteigen.

Art. 42. Persönliche Verantwortlichkeit des Reisenden. Der Reisende hat dafür zu sorgen, dass er, zumal bei den Abzweigestationen, nicht zurückbleibt oder seinen Platz in einem Zuge nimmt, für welchen sein Billet nicht gültig ist.

Der Reisende, welcher aus eigenem Versehen einen falschen oder einen solchen Zug besteigt, für welchen sein Billet keine Gültigkeit hat, muss volle Nachzahlung nach dem gewöhnlichen Gebührentarife leisten. Dem Reisenden bleibt der Anspruch gewahrt, wenn möglich, mit dem nächsten oder dem darauf folgenden Zuge auf der nicht durchfahrenen Strecke sein Billet zu benutzen.

Es ist lediglich Sache des Reisenden, die nöthigen Vorsichtsmassregeln anzuwenden und über seine eigene Sicherheit und diejenige der ihm anvertrauten Reisenden zu wachen, soweit dieses von ihm abhängt.

(Fortsetzung folgt.)

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Locomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1400 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3000 Bogenlampen System Piette-Křižík und ca. 20000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

No. 68. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 66.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. September 1885.

Die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl.

Die freundliche Stadt Mödling, eine Station der K. K. priv. Südbahn, 15 km südlich von Wien gelegen, bildet den Ausgangspunkt in die Brühl, dieses herrliche, von einem munteren Bache durchrauschte, von bewaldeten Kalksteinfelsen begrenzte Thal, das reich ist an reizenden und wildromantischen Stellen. Der Plan, dasselbe dem allgemeinen Verkehre durch die Anlage einer Eisenbahn leichter zugängig zu machen, bestand schon lange in den tonangebenden Kreisen der Südbahn, für deren Hauptlinie durch eine solche Bahn naturgemäss nur Vortheile erwachsen konnten. Vor etwa 3 Jahren schritt man ernstlich an die Ausführung des Planes und eröffnete im Oktober 1883 die erste Theilstrecke von Mödling bis Klausen, im April 1884 die zweite Theilstrecke von Klausen bis Vorderbrühl und am 14. Juli d. J. die Fortsetzung bis in die Hinterbrühl.

Mit Rücksicht auf die für eine Bahnanlage mitunter äusserst schwierige Terraingestaltung und auf die voraussichtlich sehr bedeutenden Kosten für den Grunderwerb wählte man für die Lokalbahn in die Brühl die Spurweite von 1 m. Die gesammte Länge der Bahn beträgt 4 530 m; hiervon liegen 41 pCt. in der Kurve. Der kleinste Halbmesser ist 30 m lang und kam nur in der Strecke Mödling-Vorderbrühl zur Anwendung, während von Vorderbrühl bis Hinterbrühl Kurven mit einem kleineren Halbmesser, als jenem von 80 m, sich nicht vorfinden. Die nachstehende Tabelle gibt eingehenderen Aufschluss über die Richtungsverhältnisse der in Rede stehenden Bahn.

Anzahl	Radius	Länge	Prozente der Gesammtlänge
	in Metern		
1	30	53,48	1,18
3	40	119,97	2,65
6	50	176,09	3,89
2	80	360,09	7,95
7	100	189,30	4,18
1	120	82,33	1,82
6	150	316,87	6,99
4	200	81,80	1,81
1	250	77,44	1,71
2	300	176,25	3,89
1	400	63,36	1,40
1	500	107,47	2,37
1	1000	50,52	1,11
44	∞	2 674,64	59,05
zusammen		4 529,61	100,00

Die Gefällsverhältnisse der Bahn müssen als relativ günstige bezeichnet werden. Die Bahn steigt allerdings kontinuirlich von Mödling aus bis Hinterbrühl, aber es war nicht nothwendig, eine Steigung von mehr als 15 ‰ in Anwendung zu bringen. Zur Beurtheilung dieser Verhältnisse bietet folgende Tabelle Anhaltspunkte.

Neigungsverhältniss pro Mille	Länge in Metern		Prozente der Gesammtlänge	
	horiz.	steigend	horiz.	steigend
0	626,71	—	13,84	—
2,00	—	238,07	—	5,26
4,00	—	270,00	—	5,96
4,52	—	39,83	—	0,88
5,00	—	60,00	—	1,32
6,00	—	205,00	—	4,53
7,50	—	340,00	—	7,50
8,00	—	90,00	—	1,99
8,33	—	60,00	—	1,32
9,00	—	200,00	—	4,41
10,00	—	765,00	—	16,89
12,00	—	445,00	—	9,82
12,50	—	100,00	—	2,21
15,00	—	1 090,00	—	24,07
Summa	626,71	3 902,90	13,84	86,16
	4 529,61		100,00	

Was die Situation der Bahnlinie anbelangt, so konnte unter Berücksichtigung der Bedingungen für Kurven und Steigungen in der Strecke vom Bahnhofe Mödling bis Vorderbrühl zum Theil ein bestehender Strassenzug als Planum benutzt werden; für die Strecke von Vorder- bis Hinterbrühl wurde durchweg ein eigener Bahnkörper hergestellt. Die Linie umfährt in grossem Bogen die eigentliche Stadt Mödling, nähert sich aber wieder dem Centrum derselben und zugleich dem Eingange in das Brühlthal, in welchem sie stetig den Windungen des Mödlingbaches folgt. Von der Stelle an, wo sie mit mehreren scharfen Kurven sich in das Thal hineinschlängelt, erforderte ihre Ausführung die Anlage zahlreicher Durchlässe, kleinerer Brücken, Futter- und Stützmauern.

Von den 26 Objekten, welche im Bahnkörper selbst zur Ausführung kommen mussten, sind 21 kleinere von 0,5, 0,6, 1,0, 1,2 und 2,0 m als gemauerte — geschlossene und offene — Durchlässe konstruirt, während ein Durchlass von 1,7 m und ein anderer von 2 m Lichtweite Eisenkonstruktionen erhielten. Ueber den Mühlkanal musste eine eiserne Brücke von 3,5 m und

über den Mödlingbach eine solche von 10,5 m Stützweite konstruirt werden; eine in der Station Mödling bestehende eiserne Brücke von 14,86 m Stützweite und eine eiserne Strassenbrücke von 7,6 m Stützweite wurden, gleichwie mehrere kleinere Durchlässe verlängert. Unmittelbar vor der Haltestelle Klausen musste die Bahn mit einer Eisenkonstruktion von 21,4 m Breite überdeckt werden. In der Strecke von Vorder- bis Hinterbrühl wurde eine Bachkorrektion von mehr als 150 m Länge nothwendig. Der Oberbau besteht aus hölzernen Querschwellen mit Vignolschienen, welche, bei einer Höhe von 0,08 m, 13,75 kg pro laufenden Meter wiegen.

Die Stationen Klausen, Vorderbrühl und Hinterbrühl, zwischen denen noch einzelne Haltestellen sich befinden, sind in einfachster Weise angelegt; sie bestehen nur aus einem Ausweichgleise und einem schlichten, aber netten Aufnahmegebäude. Die Bahn hat nur stellenweise eine Einfriedung erhalten; Distanzscheiben wurden nicht in Anwendung gebracht, auch von den Glockensignalen wurde vollständig abgesehen; die einzelnen Stationen verständigen sich mittels Telephons.

Bei dem Umstande, dass die in Rede stehende Bahn von Mödling bis Vorderbrühl durchweg zwischen Häusern hinzieht, theilweise die Strasse benutzt, theilweise dicht an derselben oder doch in der Nähe eines sehr frequentirten Promenadenweges läuft, erschien es dringend geboten, für den Betrieb derselben feuerlose Motoren, Motoren ohne Rauch- und Gasentwickelung zu wählen. Vielleicht unter dem Eindrucke der überraschenden Erfolge der elektrischen Ausstellungen in Paris und München und der entsprechenden Resultate der elektrischen Bahn in Lichterfelde bei Berlin, vielleicht auch mit Rücksicht auf die damals bevorstehende elektrische Ausstellung in Wien, an deren Eröffnungstag auch die Betriebseröffnung der ersten Theilstrecke Mödling-Klausen geplant war, entschied man sich für die Elektricität als Betriebskraft.

Zur Erzeugung des elektrischen Stromes dienen 6 primäre Dynamomaschinen, welche in dem hierfür eigens erbauten Maschinenhause im Bahnhof Mödling aufgestellt sind und ihre bewegende Kraft von einer hierzu adaptirten Lokomotive von 140 Pferdestärken und einer Lokomobile von 15 Pferdestärken erhalten. Zwei Lokomobilen von gleicher Leistungsfähigkeit, wie die letztere, stehen in Reserve oder werden bei schwachem Verkehre, namentlich im Winter an Stelle jener kräftigen Lokomotive in Verwendung genommen. Die Fortleitung des Stromes längs der Bahn erfolgt durch zwei von einander gut isolirte Eisenröhren, welche ihrer ganzen Länge nach geschlitzt sind und von starken, etwas über 5 m hohen Holzsäulen getragen werden. Um den elektrischen Widerstand der Leitung zu vermindern, also einen entsprechend grossen Leitungsquerschnitt herzustellen, laufen die ganze Bahn entlang von Stange zu Stange zwei Drahtseile von 12 mm Durchmesser, welche in der Mitte jedes Feldes mit den Rohren in Berührung stehen, mithin ebenfalls zur Fortpflanzung des Stromes dienen, gleichzeitig aber auch das Gewicht der Rohre tragen helfen. Die Zuleitung des Stromes aus diesen Rohren zu den sekundären Dynamomaschinen, welche sich zwischen den Achsen eines jeden elektrischen Wagens befinden, vermitteln kleine Metallschiffchen, welche in jenen Rohren stecken und durch Kupferdrähte mit den Polen der sekundären Wagenmaschine verbunden sind. Der Strom fliesst also von der primären Maschine durch das eine Rohr und die zugehörige Drahtleitung bis zu dem Punkte, wo sich das Schiffchen befindet, geht von hier zur Wagenmaschine, durchkreist dieselbe und kehrt durch das zweite Schiffchen und das zweite Rohr wieder zur primären Maschine zurück. Das Prinzip der Stromleitung ist mithin dasselbe, wie es Siemens bei der elektrischen Bahn auf dem Spandauer Bock nächst Berlin in Anwendung brachte. Durch Einschaltung von Widerständen mittelst einer Handkurbel kann der Strom geschwächt und verstärkt, also die Geschwindigkeit, welche 15 km in der Stunde nicht überschreiten darf, beliebig regulirt werden.

Die Personenwagen, von denen nicht alle mit elektrischer Einrichtung versehen sind, repräsentiren sich als äusserst schmucke, leichte Wagen, welche 18 Sitz- und 12 Stehplätze enthalten; die neueren sind mit Hardy's Zweiwagen-Bremse ausgerüstet. Die Züge bestehen aus je zwei Wagen und es verkehren an Sonn- und Feiertagen meist zwei solcher Züge unmittelbar hinter einander in derselben Richtung. Der Verkehr ist an solchen Tagen bei schöner Witterung ausserordentlich lebhaft. An den prächtigen Sonn- und Feiertagen der beiden Sommermonate dieses Jahres wurden durchschnittlich 4 000—4 500 Personen befördert und hiermit jedenfalls das Maximum der Leistungsfähigkeit dieser Bahn erreicht. Die Einnahmen sind infolge dessen nicht unbedeutende, ja die Betriebseinnahmen pro Kilometer werden an solchen Tagen von keiner anderen Strecke der Südbahn erreicht. Freilich stehen diesen Einnahmen die nicht unbeträchtlichen Anlage- und Betriebskosten sowie der Umstand gegenüber, dass im Winter der Verkehr ein ziemlich geringer ist.

A. B.

Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Budapest.

Festbericht.*)

Als im vorigen Jahre in Frankfurt a/M. der Herr Vertreter der Ungarischen Staatsbahnen Budapest als nächsten Versammlungsort vorschlug und für diesen Fall einen freundlichen Empfang versprach, — da stimmte die Versammlung freudig zu und zwar im Bewusstsein, dass diese Wahl (schon im Hinblick auf die 1874 gemachten freundlichen Erfahrungen) eine ausserordentlich glückliche genannt werden musste. Ist doch Budapest eine Weltstadt ersten Ranges, ein Hort für die Kulturbewegung des Ostens speziell eine Centralstation der Europäischen Verkehrsentwickelung! Gerade das letzte Dezennium hat Ungarns Hauptstadt mit den grossartigsten Prachtbauten und speziell auch mit Eisenbahnanlagen beschenkt, deren Besichtigung für jeden Fachmann von hohem Interesse sein muss.

Dazu birgt das von der Natur mit verschwenderischer Pracht ausgestattete Land im reichen Schatze seiner Volkstugenden die Gastfreundschaft als die schönste Perle, deren hohen Werth zu schätzen die letzten Tage genügende Gelegenheit boten. Mit grösserer Wärme, mit aufrichtigerer Herzlichkeit ist gewiss selten eine Versammlung empfangen worden, und nach des Tages Arbeit, gewidmet der Lösung wichtiger Fragen zum Vortheile Tausender, fanden alle Theilnehmer diejenige Erholung, welche den 1885er Eisenbahnkongress zu einen für immer unvergesslichen machen wird. —

Versuchen wir es kurz den Verlauf der Festlichkeiten zu skizziren.

Am Abend des 23. August fanden sich im „Hotel Hungaria" und in der Frühe des folgenden Tages im „Kiosk Hangl" viele der Herren Theilnehmer an der Generalversammlung mit ihren Damen ein, wo bei ungezwungenster Unterhaltung mancher Händedruck ausgetauscht, mancher treue Freund und Mitarbeiter nach jahrelanger Trennung begrüsst wurde. Nachmittags, nach Schluss der ersten Sitzung der Generalversammlung, begab man sich in die Landesausstellung, deren Reiz zu würdigen hier nicht der Platz ist. Als Pflicht erscheint es uns aber, an diesem Ort der Ausstellungskommission, insbesondere dem Vicepräsidenten Graf Eugen Zichy, welche alles aufbot, um die Vertreter des Eisenbahnvereins diese Spezialität voll und ganz geniessen zu lassen, unsern aufrichtigen warmen Dank auszusprechen.

Für Montag Abend war das Festdiner angesagt, das der Herr Kommunikationsminister von Kemény den Konferenztheilnehmern zu geben die Güte hatte. Die edlen Ungarweine, welche zu den trefflichen Speisen ausschliesslich gereicht wurden, wirkten ebenso animirend auf die Stimmung der Gesellschaft, als die Geigen der Balogh'schen Kapelle mit ihren wilden, bezaubernden und gefühlvollen Weisen. Als die Reihe der Toaste begann, hatte die Feststimmung bereits den Höhepunkt erreicht. Zuerst erhob der Herr Kommunikationsminister von Kemény selbst sein Glas, um einen Toast auf den Kaiser-König Franz Joseph und den Kaiser Wilhelm, diese erhabenen Schirmherren der friedlichen Arbeit ihrer treuen Unterthanen, sowie auf alle übrigen Monarchen der im Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen vertretenen Länder auszubringen. (Lang anhaltende „Eljen-" und „Hoch-"Rufe"!) Sodann ergriff Herr Präsident Wex (geschäftsführende Direktion) das Wort und feierte den Herrn Kommunikationsminister Ungarns, dessen thatkräftiger Initiative viele Fortschritte in der Entwickelung des Mitteleuropäischen Verkehrslebens zu danken seien. Herr Präsident von Tolnay (Ungarische Staatsbahnen) widmete seinen Trinkspruch dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welche grosse, seit nahezu vier Dezennien bestehende, Schöpfung die Berechtigung ihrer Existenz in sich selbst trage und die Möglichkeit einer Auflösung garnicht zulasse. Stets habe der Verein unter einer umsichtigen, gediegenen Leitung gestanden und, während er in sich selbst durchaus konservativ erscheine, beständig dem grössten und fruchtbarsten Liberalismus der Welt gehuldigt. Redner bat, dem Vereine auch für die Zukunft ungetheiltes Interesse entgegenzubringen. (Grosser Beifall.) Herr Generaldirektor Dr. v. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) forderte die Versammlung auf, in einen Toast auf die Kommune Budapest einzustimmen, die schöne Hauptstadt der freiheitliebenden Ungarischen Nation. Dankend erwiderte hierauf der als Ehrengast anwesende Herr Oberbürgermeister von Budapest mit einer anerkennenden Apostrophe an die Vertreter des Eisenbahnvereins. Schliesslich gedachte Herr Generaldirektor v. Ivánka (Ungarische Nordostbahn) in ritterlichen Worten der Damen, die in einem der oberen Salons auf Einladung der Frau Präsident v. Tolnay versammelt waren und nach aufgehobener Tafel das Arrangiren eines Tanzvergnügens gern gestatteten, bei welchem auch der nationale Czardas nicht fehlte.

Der Dienstag-Nachmittag war einem Ausfluge gewidmet, den die Versammlung mittelst der Zahnradbahn nach dem nahen

*) Ueber die Berathungen und Beschlüsse der Generalversammlung werden wir in nächster Nummer referiren. D. Red.

Schwabenberge unternahm, um von dort die köstliche Aussicht auf die Stadt an der blauen (oder wie die Ungarn sagen blonden) Donau und deren grossartige Umgebung zu geniessen. Abends besuchten die meisten Herren und Damen das neue, wegen seines Baues und seiner künstlerischen Leistungen einen Weltruf geniessende Opernhaus.

Am folgenden (Mittwoch) Morgen fand eine Rundfahrt auf der hochinteressanten hauptstädtischen Verbindungsbahn statt und Mittags brachte uns ein Dampfboot auf die Margretheninsel, dieses in malerischer Schönheit prangende Donau-Eiland mit seinen reizenden Garten- und Parkanlagen, prächtigen Gebäuden und Bädern. Wie auf dem Schwabenberge, so spendeten auch hier die liebenswürdigen Wirthe nach dem einstündigen Rundgange ein exquisites Souper, das alle Theilnehmer in traulicher Unterhaltung vereinigte, bis die vorgerückte Stunde daran erinnerte, dass es Zeit sei, Abschied von dem Smaragdringe der stolzen Königsstadt zu nehmen und sich zur Reise nach der unteren Donau zu rüsten, wo neue Ueberraschungen der Gäste harrten.

Abends gegen 9¾ Uhr verliess der aus 22 Salonwagen bestehende Separatzug den neuen prachtvollen Centralbahnhof der Ungarischen Staatsbahnen. Für die Damen waren besondere Waggons, zu Schlafkabinets eingerichtet, während auf jeden der Herren ein Halbkoupee kam, so dass bei der trefflichen Ausstattung für die Bequemlichkeit aller Festtheilnehmer bestens gesorgt war. Mit Eilzugsschnelligkeit ging es südwärts durch die flachen fruchtbaren Gefilde des Pest'er und des Bácskaer Komitats und im Traume sah sich mancher schon auf den Wogen der unteren Donau, dieses silbernen Ringes, welcher das kommerzielle Band zwischen dem mächtigen Westen und dem mehr und mehr einer geläuterten Kultur entgegenstrebenden Oriente darstellt. Rasch floh die Nacht und als die Morgenröthe das Nahen der Sonne verkündete, rüstete sich Alles zum Aufbruche, um nach einer angenehmen Fahrt Serbiens gastlichen Boden zu betreten und hier einen festlichen Tag zu beginnen, dessen Programm viel versprach, aber, wie der Verlauf beweist, die gehegten Erwartungen noch weit übertraf. Bald zeigte sich im Sonnenglanze das Panorama von Semlin und Belgrad, auf der mächtigen Gitterbrücke wurde die breite Sawe überschritten und wenige Minuten später hielt der Zug vor dem neuen (definitiven) Empfangsgebäude der Serbischen Staatsbahnen in Belgrad. Bemerkt sei hierbei, dass unser Festzug der erste war, der in die Perrongleise des jetzt fertiggestellten eleganten Baues einlief, ein Wahrzeichen dafür, dass die den Mitteleuropäischen Verkehr mit dem Osten vermittelnden Bahnen des jungen Königreiches von vornherein zu einem Gliede des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen prädestinirt sind. Hier wurden die zur Verfügung gestellten vierzig offenen Fiaker bestiegen und rasch ging es durch die Strassen der Hauptstadt bis zum Hôtel zur „Serbischen Krone", wo der von der Betriebsgesellschaft der Königlich Serbischen Staatsbahnen angebotene Kaffee eingenommen wurde. Einige Herren besichtigten die historische Burg, bis die Zeit drängte, das mit Guirlanden und Fahnen reich geschmückte Separat-Salonboot „Mercur" der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zur Fahrt nach Orsowa zu besteigen und der Stadt Belgrad Valet zu sagen, die durch ihre Abwechselungen — neue Paläste mit kleinen Hütten, schön gepflasterte Strassen mit primitiven Wegen, glänzende Uniformen mit orientalischen Trachten minderwerthiger Qualität etc. etc. — dem Besucher zeigt, dass sie mit Energie bestrebt ist, als würdige Schwester in die Reihe der Europäischen Landeshauptstädte einzutreten. Ein mehrmaliger schriller Pfiff — und pfeilschnell richtete das Dampfboot seinen Kurs nach Osten!

Gehört eine Wasserfahrt, zumal nach längerer Bewegung auf den Eisenbahnschienen, schon an und für sich zu den besonderen Annehmlichkeiten einer Reise, so muss sich dieselbe zu einem Genusse vollkommenster Art gestalten, wenn diejenigen Faktoren hinzutreten, welche für heute auf unserm Programm standen. In erster Linie ist hier der ausserordentlichen Gastfreundlichkeit der General-Direktion der K. K. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft zu gedenken, deren sich der Verein schon wiederholt im vollsten Masse zu erfreuen gehabt hat.

Beide Transportanstalten, die Mitteleuropäischen Eisenbahnen und die Donau-Dampfboote, dienen dem Weltverkehre, ihre Interessen gehen vielfach Hand in Hand, und so kann es nicht fehlen, dass dieses innige Freundschaftsband rückwirkende Kraft auch auf die beiderseitigen geschäftlichen Beziehungen ausübt, woraus wiederum das grosse Ganze Nutzen zieht. — Ist es auch gewiss nicht unsere Aufgabe, eine eingehende Schilderung der wegen ihrer entzückenden landschaftlichen Schönheiten mit Recht so berühmten Tour Belgrad-Orsowa zu geben, so wollen wir es doch versuchen, die zehnstündige Tour, welche alle Theilnehmer in hohem Masse befriedigt hat, wenigstens kurz zu skizziren.

In Drenkowa wurde wegen des Wasserstandes das kleinere Boot „Marosch" bestiegen, und nunmehr begann der prächtigste Theil der Fahrt durch die engen, von steilen Felswänden eingeschlossenen Stromwindungen, vorüber an der „Trajanstafel", bis zum Landungsplatze in Orsowa. Bei dem Diner auf dem „Mercur" brachte Herr Baurath Kohl (Weimar) einen beifälligst aufgenommenen Toast auf die Herren Vertreter der Verwaltungen der Ungarischen Staatsbahnen und der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft aus, deren liebenswürdigen Bemühungen das ganze Arrangement in erster Linie zu danken war. Noch sei als kleine Episode erwähnt, dass vom Dampfboote aus Hunderte von Serbischen Postkarten mit Grüssen an liebe Verwandte und Freunde nach allen Richtungen der Windrose gesandt wurden, womit die heutigen Gäste Belgrads gleichzeitig ihre Sympathie für die Entwickelung des Postverkehrs im Serbischen Reiche bethätigten.

Eine unerwartete und deshalb doppelt angenehm berührende Ovation wurde den Festtheilnehmern auf dem schön geschmückten Bahnhofe Orsowa zu Theil. Herr Stuhlrichter Paulovics Miklós begrüsste die Damen und Herren in einer von Herzen kommenden Ansprache, in welcher er versicherte, dass man hier, an der äussersten Grenze des Ungarischen Vaterlandes, den Repräsentanten des Eisenbahnbetriebes die gleiche Liebe, die gleiche aufrichtige Verehrung wie in der Hauptstadt Budapest entgegenbringe und dem grossen, mächtigen und auf so hoher Kulturstufe stehenden Deutschen Reiche die heissesten Wünsche für ferneres Emporblühen sende. „Möge des Himmels reichster Segen" — so schloss Herr Miklós seine Rede — „auf Ihrer Arbeit ruhen, damit dieselbe auch in Zukunft zum Wohle von Millionen Früchte trägt und die Nationen immer enger verbindet!" Gleich herzlich war die Antwort des Herrn Oberregierungsrath Reitzenstein (geschäftsführende Direktion), welcher dem Danke aller Anwesenden für die so überaus freundliche Aufnahme Ausdruck gab und versicherte, dass Deutschland mit freudigen Gefühlen Ungarns kulturelle Entwickelung beobachte und dessen freundschaftliche Gesinnungen aufrichtig erwidere. Jetzt ertönten Böllerschüsse von den Höhen, „Eljen-" und „Hoch-"Rufe erklangen, während der Orsowaer Gesangverein patriotische Lieder vortrug und reizend gekleidete junge Mädchen in sinniger Weise Blumenspenden vertheilten. Nur zu schnell entschwand die Zeit des kurzen Aufenthaltes, und — „kaum gegrüsst, gemieden", wie Lenau sagt — musste die Weiterfahrt nach Bahnhof Herkulesbad bei Mehadia angetreten werden, von wo aus mittelst Wagen in 20 Minuten das entzückend gelegene Herkulesbad erreicht wurde.

Zum Schluss- und Glanzpunkt des ganzen Ausfluges gestaltete sich der Aufenthalt in dem berühmten Bade, woselbst für Logis auf das Beste gesorgt war. Gegen 9 Uhr Abends traf man im Kursalon zum Souper zusammen, das genau der von den Gastgebern angenommenen Definition des Begriffes „frugal" entsprach, d. h. die Opulenz im höchsten Masse darstellte. Hierauf folgte ein Tanz, zu dem die Zigeunerkapelle Erdélyi Náczi aus Szegedin aufspielte, bis die Mitternacht mahnte, nach den vorausgegangenen Anstrengungen die Ruhe zu suchen. Die aufgehende Sonne kündigte einen neuen Freudentag an, der leider der letzte im Rahmen eines trefflich komponirten Programms sein sollte.

Am Freitag Morgen war die Terrasse des Kursalons der Sammelpunkt der Festtheilnehmer, von denen die meisten nach dem bei Konzertmusik eingenommenen Frühstücke in die unbeschreiblich schöne Umgebung (z. B. nach „Csorich-Höhe", etc.) einen Ausflug machten. Malerisch liegt der nach Orientalischen Mustern erbaute Badeort im engen Thale der Czerna, umgeben von hohen, dicht bewaldeten Bergen, so dass das ganze Panorama die schönsten Plätze des Harzes und gar viele der Schweiz bei weitem überstrahlt. — Im Kursalon fand Mittags 12 Uhr ein von den Gastgebern dargebotenes gemeinschaftliches Dejeuner und Abends ein Souper statt.

Beim Souper ergriff zunächst Herr Oberregierungsrath Reitzenstein (geschäftsführende Direktion) das Wort, um die gastfreundlichen Verwaltungen der Ungarischen Bahnen und der Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft zu feiern. Aus Aller Herzen war es gesprochen, was der Redner zu deren Ruhme anführte, und ganz besonders der Passus des Toastes, welcher die dauernde Freundschaft zwischen den Deutschen und den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen betonte, fand lebhafte Zustimmung. Herr Präsident v. Tolnay (Ungarische Staatsbahnen) nahm eben diese Worte zum Tenor seiner Erwiderung, in welcher er hervorhob, mit besonderer Genugthuung die Ueberzeugung aussprechen zu können, dass dieses Band, das soviel Gutes geschaffen, nie zerreissen, sondern kleine Meinungsverschiedenheiten überdauern werde. — Jetzt nahte die Stunde des Abschiedes, per Wagen ging es nach der Bahnstation, und als am Samstag Morgen der über Szegedin geführte Extrazug mit den Gästen in Budapest einfuhr, hatten die offiziellen Festlichkeiten ihr Ende erreicht. Nur einzelne Mitglieder traten mit ihren Damen noch Ausflüge nach Bukarest, Fiume etc. an.

Vorüber sind die im schönen Ungarlande verlebten Tage, vorüber die glänzenden Feste, verklungen die begeisterten Reden wie die schlichten Worte aufrichtiger Anerkennung und Dankbarkeit! Dauernd bleibt aber die Erinnerung an alles Erlebte, dauernd das Bewusstsein, dass die so überaus gastliche Aufnahme im Oesterreichischen Kaiserstaate dem guten Einvernehmen zwischen den verkehrsleitenden Organen im Gebiete des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen das beste Relief zu geben geeignet ist. Möge dieses Zusammenwirken dem rastlos vorwärts drängenden Weltverkehr als feste Grundlage für die fortschreitende Civilisation dienen und ein Unterpfand friedlicher internationaler Beziehungen bleiben jetzt und immerdar!

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4486 vom 21. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 26. v. Mts.)

No. 4517 vom 21. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Gewährung freier Fahrt auf den Bodenseedampfbooten (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 4531 vom 21. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 4548 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Zurückziehung eines Antrages auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. v. Mts.)

No. 4558 vom 21. v. Mts. an sämmtliche Niederländische Vereins-Verwaltungen, betreffend anderweite Bestimmungen über die Desinfektion der Viehwagen etc. (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 4564 vom 23. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages an die Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der nächstjährigen Generalversammlung (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 4673 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Instradirung von Gütertransporten.

Bekanntlich sind nach den neueren Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil 1 die Versender nur bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben, im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen. Letztere ist verpflichtet, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet. Hiernach sind in sämmtlichen Deutschen Verkehren (abgesehen von den einer zollamtlichen Abfertigung unterliegenden Sendungen), also in den Verkehren (einschliesslich des Schlesisch-Süddeutschen Verkehrs), für welche das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 sowie der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Theil 1 gilt, Routenvorschriften der Versender auf den Frachtbriefen nicht mehr zulässig. Frachtbriefe, in welchen gleichwohl Routen vorgeschrieben sind, werden den Versendern seitens der Eisenbahnverwaltungen mit dem Anheimgeben zurückgestellt, neue Frachtbriefe auszufertigen oder die Routenvorschrift auf den Frachtbriefen mit unterschriftlicher Bestätigung seitens des Unterzeichners zu streichen. Abfertigungsvorschriften auf den Frachtbriefen, durch welche Umkartirung auf einer Zwischenstation verlangt wird, werden Routenvorschriften gleichgeachtet und ebenfalls zurückgewiesen. Bei Sendungen nach Orten, an welchen sich mehrere Bahnhöfe befinden, kann der Versender den Bahnhof, auf welchem die Auslieferung des Gutes erfolgen soll, auf dem Frachtbriefe vorschreiben und erfolgt alsdann die Beförderung nach dem vorgeschriebenen Bahnhofe über diejenige Route, auf welcher sich der billigste Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen für den vorgeschriebenen Bahnhof ergeben. Sowohl in den Lokal- wie in den Verbandverkehren findet ein Abweichen in der Instradirung von den für die betreffenden Tarife geltenden Instradirungstabellen, deren Aufstellung unter Berücksichtigung der billigsten Transportrouten und Transportbedingungen erfolgte, in keiner Weise statt. Fehlt es in vereinzelten Fällen an einem direkten Tarife von der Aufgabe- nach der Bestimmungsstation, so wird der Transport über die den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietende Route befördert. In denjenigen Verbänden Deutscher Bahnen mit ausserdeutschen Bahnen, für welche die Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil 1 in Geltung sind, ist die neue Bestimmung über den Ausschluss der Routenvorschriften gleichfalls in Kraft getreten und werden demgemäss Frachtbriefe mit Routenvorschriften ebenfalls zurückgewiesen. Dagegen hat die neue Bestimmung im gegenseitigen Verkehr der Eisenbahnen des Deutschen Eisenbahnvereins, das ist in demjenigen Verkehre, welcher die Grenzen des Deutschen Reichs oder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie überschreitet, so lange sie nicht auch im Vereins-Betriebsreglement eingeführt ist, keine Kraft, vielmehr sind Routenvorschriften nach wie vor zulässig soweit sie nicht in einzelnen dieser Verbände, z. B. im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverband, ausdrücklich ausgeschlossen sind. Hierbei ist es unerheblich, ob direkte oder indirekte Kartirung stattfindet, da das Vereins-Betriebsreglement, wie vorstehend erwähnt, Platz greift „sofern die Grenze des Deutschen Reichs oder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie überschritten wird.“ Für den Verkehr Deutscher Bahnen mit denjenigen ausserdeutschen Bahnen, auf welche das Vereins-Betriebsreglement keine Anwendung findet (z. B. mit Französischen Bahnen), kommt es darauf an, ob ein direkter Tarif vorhanden ist oder nicht. Im ersteren Falle sind die Bestimmungen des jenem Tarif zu Grunde liegenden Reglements massgebend, im letzteren Falle, wenn also die in das Ausland gehenden oder von da kommenden Transporte an der Grenze umzukartiren sind, sind Routenvorschriften weder für den Weg nach, noch von der Grenze zulässig. Bei den für das Ausland bestimmten, im Inlande zur Auflieferung kommenden Sendungen werden daher beim Fehlen eines direkten Tarifs Frachtbriefe, welche mit Routenvorschriften für die Deutschen Eisenbahnen versehen sind, zurückgewiesen, während die Vorschrift der von dem Transport zu berührenden Zollabfertigungsstelle als zulässig erachtet wird. Bei den vom Auslande kommenden Sendungen werden dagegen die Frachtbriefe wegen der darin etwa enthaltenen Routenvorschrifen nicht zurückgewiesen, jedoch begründen letztere für die Deutschen Eisenbahnen keine Verpflichtung zur Innehaltung der angegeben Routen. Es gelten hier vielmehr die für die Verkehrsleitung zwischen der Grenzzollstelle und den Inländischen Versands- oder Empfangstationen herausgegebenen Instradirungsvorschriften. Im gegenseitigen Verkehre ausserdeutscher Länder transito Deutschland greift die neue Bestimmung, sofern bestehende Verbandstarife nicht anderweite Bestimmungen enthalten, ebenfalls Platz und werden Routenvorschriften weder für den Weg nach noch von den Grenzübergangspunkten beachtet, dagegen ist die Vorschrift über die zu berührende Zollabfertigungsstelle zulässig.

Internationaler Verein von Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaften.

Bei Gelegenheit des Belgischen Eisenbahnjubiläums versammelten sich, wie der „Berl. Actionär“ berichtet, in Brüssel auch die den Strassenbahn-Verwaltungen in Deutschland, Oesterreich, Belgien und Holland angehörenden Fachleute behufs Bildung einer internationalen Vereinigung zur Förderung des Strassenbahnwesens. Unter sehr starker Betheiligung fand die Konstituirung dieser Vereinigung am 16. August statt. Die Wahl des Vereinsvorstandes fiel auf die Herren Michelet (von der Brüsseler Tramway), Fischer-Dick (von der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft) und Schadd (von der Amsterdamer Tramway). Die nächste Versammlung findet im Juni 1886 in Berlin statt. Dem Verein können ausser den eigentlichen Fachleuten auch sonstige Strassenbahn-Interessenten beitreten. Ohne Zweifel hat eine derartige internationale Vereinigung grosse Bedeutung für das Strassenbahnwesen in allen Ländern, da sowohl bezüglich des Konzessionswesens, der Beitrittsvorschriften, der Statistik u. s. w. als auch wegen rein technischer Fragen ein Austausch der Erfahrungen und eine gemeinsame Stellungnahme im höchsten Grade erwünscht ist. Die bei der erwähnten Gelegenheit in Brüssel versammelten Vertreter Deutscher Strassenbahnen bildeten zugleich eine besondere Vereinigung für Deutschland und wählten zunächst zur Einleitung der Geschäfte einen aus den Herren Culin (Hamburg), Behringer (Frankfurt am Main) und Fischer-Dick (Berlin) bestehenden Vorstand, welcher zwei weitere Vorstandsmitglieder kooptiren kann. Am 18. und 19. v. M. war die Versammlung in Antwerpen und unterzog die gelegentlich der Weltausstellung dort in einem Wettstreit befindlichen Betriebsmittel für Lokalbahnen einer eingehenden Besichtigung. — An dem Wettstreit, dessen Resultate für die Fachkreise höchst interessant zu werden versprechen, nehmen Theil: La Metallurgique Atelier „Tubize“ in Belgien, Krauss & Comp. in München, Henschel & Sohn in Kassel, Esslinger Maschinenfabrik in Esslingen (Tramwaylokomotiven), Mr. William Rowan in Berlin (Dampf-Strassenbahnwagen), Société electrique „Julien“ in Brüssel (elektrische Strassenbahnwagen), Beaumont in Manchester (Dampf-Strassenbahnwagen mit komprimirter Luft), so dass von neueren Motoren nur die Honigmann'sche Natronmaschine fehlt. Da die konkurrirenden Maschinen 5—6000 km zurückgelegt haben müssen, so werden die hier gewonnenen Resultate von besonderem Werthe sein.

Eisenbahn-Betriebsergebnisse im Juli.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ergibt für die 57 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 732,32 km, nachstehende Daten:

Eröffnet wurden im Juli d. J.: am 1. Juli die Strecken Wormditt-Kobbelbude 58,47 km (Königliche Eisenbahndirektion

Bromberg), Rothe Erde-Montjoie 45,44 km (Königliche Eisenbahndirektion linksrheinisch Köln) und Ballenstedt-Quedlinburg 16,03 km (Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg), am 10. Juli die Strecke Puschkowa-Ströbel 14,21 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau); dagegen wurde die Strecke Horst-Hugo 2,64 km (Königliche Eisenbahndirektion rechtsrheinisch Köln) am 15. Juli ausser Betrieb gesetzt.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Juli d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 34 Bahnen mit zusammen 6 203,41 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 25 528,91 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 32 Bahnen mit zusammen 3 930,10 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 27 802,22 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 41 Bahnen mit zusammen 29 333,22 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 2 399,10 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 37 Bahnen, mit zusammen 4 584,36 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 27 147,96 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Juli d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 35 Bahnen mit zusammen 28 209,74 km höher und bei 22 Bahnen mit zusammen 3 522,58 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 30 Bahnen mit zusammen 3 361,38 km höher und bei 27 Bahnen mit zusammen 28 370,94 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 40 Bahnen mit zusammen 29 742,25 Kilometer höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 1 990,07 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 36 Bahnen mit zusammen 4 993,39 Kilometer höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 26 738,93 Kilometer (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juli d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 81 449 900 ℳ (31 965 000 ℳ Stammaktien, 20 544 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 28 940 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 298,12 km, so dass auf je 1 km 273 212 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juli d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 572 865 829 ℳ (297 339 550 ℳ Stammaktien, 84 146 150 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 191 380 129 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 616,24 km, so dass auf je 1 km 158 415 ℳ entfallen.

Umbau des Lehrter Bahnhofes in Berlin.

Der Umbau des Lehrter Bahnhofes zu einem Centralbahnhofe für die Hamburger, Lehrter, Stettiner und Nordbahn ist nach Mittheilungen hiesiger Blätter nunmehr beschlossene Sache, und es werden schon in der nächsten Session des Landtages die ersten Mittel für die ganze, auf rund zehn Millionen Mark veranschlagte Anlage gefordert werden. „Diese Anlage, so sagen jene Meldungen, besteht erstens in dem Anbau einer zweiten Bahnhofshalle an die alte und zwar mit derselben äusseren Architektur, namentlich des Hauptportals und der Kopffaçade auf der Südseite, ein Projekt, welches nicht wenig zur Verschönerung jener in architektonischer Beziehung schon so bevorzugten Gegend beitragen wird. Ferner wird, um das Einlaufen der Stettiner und Nordbahngleise zu ermöglichen, die Ringbahn in einer Kurve von der Tegelerstrasse aus über den Schifffahrtskanal an die bestehenden Gleisanlagen der Hamburger und Lehrter Bahn, die natürlich entsprechend erweitert werden, angeschlossen, diese Kurve wird eine ziemlich scharfe und wird auf einem mächtigen Viadukt mit mehreren Strassenunterführungen und einer weitgespannten Kanalbrücke erbaut. Die Ringbahn wird ihrerseits zur Aufnahme des vermehrten Verkehrs vom Bahnhof Gesundbrunnen aus um zwei Gleise verbreitert und zwar so, dass die Stettiner oder Nordbahnzüge event. gleich auf die Lehrter oder Hamburger Gleise bei Bahnhof Moabit übergeführt werden können. Die Strecke der Stettiner Bahn von der Kreuzung der Nordbahn, beim Kirchhof der Sophiengemeinde bis zum Bahnhof, geht sammt diesem ganz ein, und es werden damit die den Norden und seinen lebhaften Verkehr so schwer schädigenden und oft beklagten Niveauübergänge beseitigt. In Pankow wird ein grosser Güterbahnhof angelegt, auf welchem hauptsächlich das Rangiren der Stettiner Güterzüge vorgenommen wird, von Pankow aus wird die Stettiner Bahn in einer weiten Kurve in die Nordbahn eingeführt und ausser der schon bestehenden Kurve nach Westen mit einer solchen nach Osten mit dem Nordring verbunden, natürlich immer unter entsprechender Erweiterung der Gleise und des Bahnhofs Gesundbrunnen. — Das frühere Projekt, wonach der Centralbahnhof auf dem Terrain rechts von der Invalidenstrasse zwischen Haidestrasse und Hamburger Bahn für den Bau bestimmt war, ist ganz aufgegeben, das genannte Terrain soll unter Konservirung der Gebäude an der Haidestrasse zu Rangirzwecken benutzt werden.

Thüringische Eisenbahngesellschaft.

Der bis 1. Oktober 1885 zugelassene Umtausch von Stammaktien Lit. A der Thüringischen Eisenbahngesellschaft gegen Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe ist über den 1. Oktober d. J. hinaus bis auf weiteres mit der Massgabe gestattet, dass es der Königlichen Staatsregierung vorbehalten bleibt, demnächst den Zeitpunkt für die Einstellung des Umtausches endgültig festzusetzen.

Berlin-Potsdam.

Ab 1. September wird in den Lokalzügen Berlin-Potsdam-Wildpark das Tabakrauchen in den Wagen III. Klasse unbeschränkt, in denen II. Klasse nur insofern gestattet sein, als einzelne Wagenabtheilungen ausdrücklich als „Rauchkoupees“ bezeichnet werden. Von diesem Tage ab werden ferner in den genannten Zügen in der zweiten Wagenklasse keine besonderen Frauenkoupees und in der dritten Wagenklasse weder Frauenkoupees noch Koupees für Nichtraucher geführt werden. Der auf dem Aussenbahnhof des Potsdamer Bahnhofs zu Berlin zur Sicherung des gesammten Betriebsdienstes befindliche Central-Hebelapparat mit zugehörigen Weichen u. s. w. entspricht nicht mehr ganz den Anforderungen des Verkehrs. Es ist deshalb die Neuanlage eines zweistöckigen Thurmes mit Drahtzug-Stellapparat, 30 Weichenhebeln, 15 Signalhebeln u. s. w. und der Abbruch der alten Anlage beschlossene Sache.

Wiesbaden-Langenschwalbach-Diez.

Die langersehnte Einbeziehung des berühmten Badeortes Langenschwalbach in den Eisenbahnverkehr soll durch eine Staatsbahn Wiesbaden-Langenschwalbach-Zollhaus(-Diez) hergestellt werden, die bereits vermessen wird. Das benachbarte Schlangenbad erhält eine schmalspurige Sekundärbahn nach Eltville; der Bau von Schlangenbad nach Langenschwalbach dagegen ist vor der Hand aufgegeben, weil Terrainschwierigkeiten obwalten, welche nur durch unverhältnissmässig schwierige und kostspielige Tunnelbauten oder Serpentinen überwunden werden könnten. Den jetzt festgestellten Projekten sind die umfassendsten technischen Erhebungen vorausgegangen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich im Sommer d. J. persönlich an Ort und Stelle über die örtlichen Verhältnisse unterrichtet. Auch wirthschaftliche Gründe, namentlich die voraussichtlich bessere Rentabilität versprechende Verbindung mit dem grossen Staatsbahnnetz über Wiesbaden, sollen bei der Wahl der Richtung Wiesbaden-Schwalbach-Zollhaus ausschlaggebend gewesen sein. Es wird sich ein sehr erheblicher Theil des grossen Touristenverkehrs im Rheingau der Strecke Eltville-Schlangenbad zuwenden, um bei bequemer Bahnverbindung mit Einstellung von Aussichtswagen und Einrichtung von Personenzügen das prachtvoll gelegene Schlangenbad zu besuchen.

Eröffnung der Haltestelle Saaten-Neuendorf.

Am 1. September d. J. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin die an der Bahnstrecke Freienwalde-Angermünde zwischen den Stationen Lüdersdorf und Oderberg-Bralitz gelegene Haltestelle Saaten-Neuendorf für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, für letzteren nur in Wagenladungen, eröffnet worden.

Eutin-Lübeck.

Die Zweigbahn Ahrensböck-Gleschendorf soll theilweis am 1. November 1885, mit dem Rest Anfangs 1886 dem Betrieb übergeben werden.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.

Die Aktionäre der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft werden aufgefordert, die dritte Einzahlung auf die Aktien mit 20 pCt. oder 100 ℳ am 1. Oktober und die vierte Einzahlung von 20 pCt. oder 100 ℳ am 1. November zu leisten.

Assmannshausen-Niederwald.

Die Arbeiten an der Zahnradbahn Assmannshausen-Niederwald nehmen einen so raschen Verlauf, dass die Betriebseröffnung mit dem 1. Oktober cr. erfolgen kann.

Die Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn und Russland. Der Königlich Preussische Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten hat die Regierungspräsidenten an der Oesterreichisch-Ungarischen Landesgrenze angewiesen, die Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn unter geeigneten veterinärpolizeilichen Vorsichtsmassregeln vom 1. September d. J. bis auf weiteres zu gestatten. Die Regierungspräsidenten zu Oppeln, Breslau und Liegnitz werden die dieserhalb erforderlichen Anordnungen unverzüglich erlassen und durch die Amtsblätter zur öffentlichen Kenntniss bringen. Desgleichen sind die Regierungspräsidenten zu Königsberg, Gumbinnen, Marienwerder, Bromberg, Posen und Oppeln beauftragt worden, die Einfuhr von Schweinen aus Russland vom 1. September bis Ende Oktober d. J. unter angemessenen veterinärpolizeilichen Vorsichtsmassregeln zu gestatten und die bezüglichen Anordnungen durch die Amtsblätter bekannt zu machen. Selbstverständlich bleibt die sofortige Schliessung der Landesgrenzen gegen die Einfuhr von Schweinen vorbehalten, wenn Ausbrüche von Seuchen in Oesterreich-Ungarn oder Russland eine solche Massregel zur Verhütung der Seucheneinschleppung nach Preussen nothwendig machen sollten. Der „Reichsanzeiger" vom 29. v. Mts. enthält eine bezügliche Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zu Breslau. Dieselbe Nummer des „Reichsanzeigers" publizirt eine die Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn nach Bayern behandelnde Bekanntmachung des Königlich Bayerischen Staatsministeriums des Innern.

Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1883.

Herausgegeben vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement.

Nach dieser kürzlich erschienenen Statistik hat das Schweizerische Eisenbahnnetz, inkl. der Tramways, im Jahre 1883 einen Zuwachs an der Betriebslänge von 56,06 km erfahren und befanden sich am Ende dieses Jahres 2 886,2 km im Betrieb. Hierin sind inbegriffen 12,8 km Bahn im Ausland gelegen, aber von Schweizer Gesellschaften betrieben, 63,5 km in der Schweiz von ausländischen Gesellschaften betrieben, 83,5 km Spezialbahnen, 2,7 km Seilbahnen und 25,3 km Trambahnen. Die von zwei oder mehreren Bahnen gemeinsam benutzten Strecken sind nur in einfacher Länge gerechnet.

Der Statistik entnehmen wir nachfolgende Hauptdaten und Betriebsergebnisse für das Berichtsjahr und haben dieselben in zwei Gruppen geordnet, wovon die erste die Haupt- und Spezialbahnen (A und B), die zweite die Drahtseilbahnen und Tramways (C und D) umfasst.

			A. Normalbahnen	B. Spezialbahnen
Betriebslänge	am Ende des Jahres	km	2 797	86
	im Jahresdurchschnitt	„	2 758	86
Baukosten	im ganzen	Frcs.	933 659 700	17 392 579
	pro Kilometer	„	347 715	211 475
Lokomotiven	im ganzen	Anzahl	580	35
	pro Kilometer	„	0,202	0,407
Personenwagen im ganzen		„	1 707	79
Plätze der Personenwagen	im ganzen	„	76 454	2 949
	pro Kilometer	„	26,89	34,29
Lastwagen im ganzen		„	8 862	110
Tragkraft der Lastwagen		t	91 826	637
„ „ „	pro Kilometer	„	32,3	7,41
Gefahrene Wegstrecke der Lokomotiven		km	17 154 860	251 978
Nutzdienst der Lokomotiven		„	14 444 116	248 704
Beförderte Reisende	I. Klasse	Anzahl	432 557	9 897
	II. „	„	3 976 037	368 004
	III. „	„	18 960 316	300 676
	im ganzen	„	23 368 910	678 577
	pro Kilometer	„	8 473	7 890
Transportirte Güter inkl. Gepäck und Thiere	im ganzen	t	7 047 020	41 085
	pro Kilometer	„	2 555	478
Durchschnittliche Transportdistanz	der Reisenden	km	24,13	6,94
	„ Güter	„	57,62	6,93
Einnahme für Personen	I. Klasse	Frcs.	2 984 511	16 820
	II. „	„	9 893 924	798 298
	III. „	„	17 044 020	157 360
	im ganzen	„	29 922 455	972 478
	pro Kilometer	„	10 849	11 308
	im Verhältniss der Gesammteinnahme	pCt.	43,15	85,52
Einnahme für Güter, Gepäck und Thiere	im ganzen	Frcs.	39 428 114	164 650
	pro Kilometer	„	14 296	1 915
Total-Transporteinnahme	im ganzen	„	69 350 569	1 137 128
	pro Kilometer	„	25 145	13 224
	„ Nutzkilometer	„	4,86	4,51
Einnahmen aus verschiedenen Quellen		„	3 164 358	98 617
Gesammteinnahmen	im ganzen	„	73 008 658	1 244 921
	pro Kilometer	„	26 472	14 476
Betriebsausgaben	allgemeine Verwaltung	„	2 114 717	69 555
	Unterhalt und Aufsicht	„	10 007 640	150 744
	Expeditions- und Zugdienst	„	10 226 340	132 882
	Fahrdienst	„	11 962 904	280 368
	im ganzen	„	34 311 601	633 549
	in Prozenten der Transporteinnahmen	pCt.	49,48	55,72
Gesammtausgaben	im ganzen	Frcs.	38 502 071	748 896
	pro Kilometer	„	13 960	8 708
Ueberschuss	im ganzen	„	34 506 587	496 025
	pro Kilometer	„	12 512	5 768
	in Prozenten des Anlagekapitals	pCt.	3,43	2,80
Durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals		„	2,85	1,83
Gesammtpersonal		Anzahl	15 177	295

An Unfällen sind bei den Normalbahnen 50 Entgleisungen (15 auf offener Bahn), 17 Zusammenstösse (4 auf offener Bahn) und 114 sonstige Unfälle angegeben. Dabei wurden getödtet: 4 Reisende, 19 Bahnbedienstete und 18 dritte Personen; verletzt: 9 Reisende, 50 Bahnbedienstete und 14 dritte Personen. Der Prozentsatz stellt sich für 1 Million Reisende auf 0,17 getödtete und 0,38 verletzte. Bei den Spezialbahnen kamen 4 Entgleisungen (1 auf offener Bahn) und 1 sonstiger Unfall vor, ohne dass jemand verletzt wurde.

Aus der Statistik ergeben sich folgende Vergleichungen für das Betriebsjahr 1883:

Den grössten Verkehr an Reisenden pro Kilometer erreichte bei den Normalbahnen (A) die Bödelibahn, bei den Spezialbahnen (B) die Appenzellerbahn 15 426, den geringsten (A) die Seethalbahn 3 635, (B) Rigi-Scheidegg 1 639 Personen. Den grössten Verkehr an Gütern pro Kilometer hatte (A) die Basler Verbindungsbahn 39 160 t, (B) die Appenzellerbahn 1 730 t, den geringsten (A) die Seethalbahn 228 t, (B) Rigi-Scheidegg 29 t. Die Einnahmen pro durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer stellten sich am höchsten und zwar für Reisende (A) bei der Gotthardbahn 16 672 Frcs., (B) bei der Rigibahn 57 704 Frcs., am geringsten (A) bei Wohlen-Bremgarten 1 123 Frcs., (B) bei Rigi-Scheidegg 2 073 Frcs.; für den Transport von Gütern, Gepäck und Thieren am höchsten (A) bei der Basler Verbindungsbahn 42 562 Francs, (B) bei der Appenzellerbahn 4 853 Frcs., am geringsten (A) bei der Seethalbahn 834 Frcs., (B) bei Rigi-Scheidegg 406 Frcs. Die höchste Gesammteinnahme pro Kilometer erzielte (A) die Basler Verbindungsbahn 50 545 Frcs., (B) die Rigibahn 61 991 Frcs., die geringste (A) Wohlen-Bremgarten 2 786 Frcs., (B) Rigi-Scheidegg 2 483 Frcs. Der grösste Ertrag vom Personenkilometer ergab sich (A) bei der Basler Verbindungsbahn 13,83 Cts., (B) bei der Rigibahn 70,3 Cts., der geringste (A) bei Effretikon-Hinweil 3,87 Cts., (B) bei der Waldenburgerbahn 6,46 Cts.; der grösste Ertrag vom Tonnenkilometer (A) bei der Bödelibahn 37,66 Cts., (B) bei der Rigibahn 380,34 Cts., der geringste (A) bei der Aargauischen Südbahn 6,02 Cts., (B) bei Lausanne-Echallens 41,53 Cts. Die Betriebsausgaben pro Kilometer erwiesen sich am höchsten (A) bei der Basler Verbindungsbahn 23 265 Frcs., (B) bei der Rigibahn 22 642 Frcs., am geringsten (A) bei Wohlen-Bremgarten 3 685 Frcs., (B) bei der Waldenburgerbahn 2 457 Frcs. Das Verhältniss der Gesammtausgaben zu den Gesammteinnahmen stellte sich am günstigsten (A) bei Wädensweil-Einsiedeln 44,29 pCt., (B) Arth-Rigi 42,46 pCt., am ungünstigsten (A) bei Wohlen-Bremgarten 166,44 pCt, (B) Rigi-Scheidegg 146,11 pCt. Wo das Aktienkapital überhaupt einen Ertrag erzielte, war derselbe am höchsten (A) bei der Centralbahn 4 pCt., (B) bei der Rigibahn 8 pCt., am niedrigsten (A) bei Suisse Occidentale 0,35 pCt., (B) Rigi-Scheidegg 2,4 pCt.

		C. Drahtseilbahnen			D. Tramways		
		Lausanne-Ouchy	Territet-Glion	Giessbach	Genf	Biel	Zürich
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	km	1,80	0,22	0,23	9,69	4,67	8,58
Anlagekosten { im ganzen	Frcs.	3 544 919	386 619	150 000	2 420 906	280 443	977 489
Anlagekosten { pro Kilometer	„	1 443 371	645 441	453 172	201 005	60 026	113 516
Pferde	Anz.	—	—	—	170	15	106
Lokomotiven	„	—	—	—	1	—	—
Personenwagen	„	10	2	2	49	7	30
„ Plätze	„	320	48	80	1 956	192	760
Lastwagen	„	16	—	1	—	—	—
„ Tragkraft	t	115	—	3,5	—	—	—
Reisende	Anz.	469 574	29 539	32 416	3 192 723	257 235	3 365 208
Gepäck, Thiere und Güter	t	31 339	30	167	—	—	—
Betriebseinnahmen { von Reisenden	Frcs.	82 801	23 143	16 208	454 646	33 428	395 053
von Gepäck, Thieren und Gütern	„	40 457	593	1 674	—	—	—
im ganzen	„	123 258	23 736	17 882	454 646	33 428	395 053
pro Bahnkilometer	„	68 478	107 891	55 881	46 920	7 158	46 043
pro Personenkilometer	„	0,19	1,31	1,56	—	—	—
pro Person	„	—	—	—	14,24	13,00	11,74
pro Tonnenkilometer	„	1,25	32,79	31,00	—	—	—
Betriebsausgaben { allgemeine Verwaltung	„	9 543	817	500	34 139	2 700	20 459
Unterhaltung und Aufsicht	„	5 103	1 385	2 050	38 542	3 627	15 140
Expeditions- und Zugdienst	„	18 159	4 288	2 151	45 055	5 916	55 299
Fahrdienst	„	20 565	652	1 296	238 539	27 286	177 836
im ganzen	„	59 593	7 954	6 404	356 275	39 530	269 034
pro Bahnkilometer	„	33 107	36 155	20 012	36 767	8 456	31 356
in Prozenten der Gesammteinnahme	pCt.	48,35	33,51	35,81	77,71	101,32	69,22
Einnahmeüberschuss { im ganzen	Frcs.	63 665	15 782	11 478	104 337	— 515	124 871
pro Bahnkilometer	„	33 371	71 736	35 869	10 768	— 111	14 554
in Prozenten des Kapitals	pCt.	1,80	10,09	7,65	4,35	— 0,18	12,77
Ertrag der Aktien	„	—	5,43	7,65	1,5		5,00

Unfälle sind bei den Drahtseilbahnen nicht vorgekommen; bei jeder der 3 Tramways hat sich ein Unfall mit je einer Personenverletzung ereignet.

Zu Ende des Jahres 1883 bestanden an Privatverbindungsgleisen zwischen Schweizerischen Eisenbahnen und gewerblichen Anstalten 109 Auschlüsse mit 39 378 m normalspurigen und 773 m schmalspurigen Gleisen. Hiervon wurden 17 665 m mit Lokomotiven und 21 496 m anderweitig betrieben. —st.—

Amerikanische Korrespondenz.

Schnelle Fahrt.

Nach einer vom Chief-Train-Dispatcher der Newyork, West Shore & Buffalo Eisenbahn der „Railr. Gaz." gemachten Mittheilung ist am 9. Juli cr. auf dieser Bahn ein Extra-Vergnügungszug befördert, der an Schnelligkeit alle bisher in Amerika vorgekommenen ähnlichen Züge weit übertrifft und von dem vortrefflichen Zustande jener Bahn und deren rollenden Material, sowie der dienstlichen Einrichtungen ein sehr günstiges Zeugniss gibt, denn die bedeutende Schnelligkeit wurde ohne Unfall und ohne Aufenthalt für andere Züge erreicht und besondere Vorbereitungen waren für den Zug nicht getroffen. Die von mehreren, im Zuge befindlich gewesenen höheren Beamten jener und der Baltimore & Ohio Bahn genau kontrollirten Aufzeichnungen ergeben, dass verschiedene Miles gefahren wurden in 43 Sekunden, während für den grösseren Theil durchschnittlich 45—48 Sekunden erforderlich waren; dies ergibt eine Schnelligkeit von 70—83 Miles pro Stunde (= 112,7—133,6 km). Von den einzelnen Strecken treten besonders hervor:

	Miles	genau Minuten
von East Buffalo nach Genesee Junction	61	56
„ Alabama „ „ „	36,3	30
„ East Buffalo „ Newark	93,4	97 *)

Oestlich von Newark sind die Verhältnisse weniger günstig als westlich, aber die Entfernung von Newark nach Frankfurt (108,3 Miles) wurde zurückgelegt in 134 Minuten; hierin stecken 7 Aufenthalte von zusammen 17 Minuten, bleiben 117 Minuten für die Fahrt selbst.

Die ganze Strecke von East Buffalo bis Frankfurt, 202 Miles (= 325,2 km) wurde zurückgelegt in 4 Stunden. Abgezogen davon Gesammtaufenthalt von 35 Minuten bleibt eigentliche Fahrzeit 205 Minuten.

Zu berücksichtigen ist noch, dass zwischen Syracuse und Buffalo sich nur auf einzelnen Strecken Doppelgleise befinden, so dass beim Uebergang von dem einfachen zum Doppelgleis langsam gefahren werden musste. Der Zug bestand aus 3 Personenwagen mit Gesammtgewicht von ca. 144 000 Pfd., Maschine und Tender sind auf ein Gewicht von 148 500 Pfd. anzunehmen. Steigungen kommen auf der betreffenden Strecke der West Shore Bahn nur wenig vor, nämlich 20 ′ pro Mile.

Von Interesse dürfte noch sein, dass die Passagiere dieses so schnell gefahrenen Zuges zu dem niedrigen Preise von 1 Cents pro Mile (= 2,58 ₰ pro Kilometer) befördert wurden.

*) Hierin für 2 Aufenthalte behufs Wassernehmens etc. einbegriffen von zusammen 9 Minuten, bleiben netto 88 Minuten. In Newark 9 Minuten Aufenthalt wegen Maschinenwechsel.

Betriebsresultate der Newyork, West Shore und Buffalo Bahn.

Nach dem erst jetzt veröffentlichten Bericht der Verwaltung dieser Bahn an die Newyorker Eisenbahnkommission für das I. Quartal d. J. sind die Betriebsresultate derselben äusserst ungünstig gewesen, denn die Betriebsausgaben betrugen volle 143 pCt. der Bruttoeinnahmen. Mit den Steuern, Renten, Zinsen etc. zusammen beliefen erstere sich auf 1 328 003 D., während letztere zusammen 888 129 D. betrugen, so dass in einem Vierteljahr ein Defizit von 439 874 D. entstand. Diese Nachricht bildet einen eigenthümlichen Gegensatz zu der vorhergehenden über eine ausgezeichnet schnelle Fahrt auf jener Bahn, vielleicht aber erklären sich die ungünstigen Betriebsresultate theilweise durch eine Anzahl ähnlicher Experimente.

Erhöhung der Durchgangsfracht.

Mitte Juli cr. konnte endlich wieder die Durchgangsfracht für Getreide von Chicago nach Newyork auf 20 Cents erhöht werden. Ob sie sich lange auf diesem Standpunkt erhält, ist abzuwarten.

Neuer Durchgangszug Newyork-Chicago.

Der Einrichtung von Expresszügen der Newyorker Central und der Pensylvania Bahn, über welche wir vor kurzem berichteten, ist sehr bald die Erie Bahn gefolgt mit einem „Limited Express" zwischen Newyork und Chicago, welcher auch Durchgangswagen nach Cincinnati und St. Louis führt, für welche aber kein Preiszuschlag erhoben wird. Der neue Zug ist nicht, wie die andern beiden, ein Morgenzug, sondern er verlässt Newyork Abends 6 Uhr und erreicht Chicago (mittelst der Newyork, Pensylvania und Ohio und der Chicago und Atlantic Bahn) 9 Uhr Abends Centralzeit, gebraucht also 28 Stunden gegen 26 resp. 25 Stunden jener konkurrirenden Züge.

Der Erie-Zug besteht nur aus Pullmanwagen, nämlich je einem Schlafwagen mit Büffet bis Cleveland resp. Cincinnati und St. Louis, ferner einem Hotel-, einem Schlaf-, einem Gesellschafts- (parlor-) und einem Rauchwagen für Chicago.

Die St. John Brücke in Canada.

Am 10. Juli fand die erste, völlig befriedigende Probefahrt über die unmittelbar vorher vollendete eiserne Gitterbrücke über die Fälle des St. John Flusses statt, nach deren Eröffnung für den Eisenbahnbetrieb der Erbauerin, New Braunschweig Eisen-

bahngesellschaft, eine ununterbrochene Bahnverbindung zwischen Halifax und dem westlichen Theil der Vereinigten Staaten, also auch von Ocean zu Ocean, hergestellt sein wird. Man verspricht sich davon die vortheilhaftesten Folgen für die Entwickelung des Verkehrs von Canada, speziell des Territoriums New Braunschweig.

Jedenfalls ist diese Brücke das grösste derartige Unternehmen in Canada. Der St. John Fluss ist zwar nicht so breit als der St. Lawrence bei Montreal, welcher dort von der grossen Victoria-Brücke überspannt ist. Diese ist indessen nicht eigentlich eine einzige Brücke, sondern eine Anzahl solcher, jede einzelne in regelmässigen Zwischenräumen von massiven Steinpfeilern getragen. Die grösste Spannung der Victoria-Brücke ist 340′, die der St. John Brücke dagegen 477′. Nur von einer Brücke in Nordamerika wird letztere in dieser Beziehung übertroffen, nämlich der bei Cincinnati über den Ohio-Fluss von 515′ Spannweite; die nächst der St. John Brücke folgende ist die neue Gitterbrücke über den Niagarafluss von 369′ Spannung.

Wagenabtheilung für Farbige.

Auf der Georgia Bahn bestehen in den Personenwagen I. Klasse besondere Abtheilungen für Neger, die übrigens ganz gleiche Einrichtungen haben wie diejenigen für Weisse. Vor kurzem kam dort der Fall vor, dass zwei angesehene weisse Passagiere, ein Kaufmann und ein Redakteur, die wegen Ueberfüllung in der Abtheilung für Weisse in derjenigen für Schwarze Platz genommen hatten, in dieser vom Zugführer nicht geduldet und in den Rauchwagen verwiesen wurden, weil nach dem geltenden Reglement ebensowenig weisse Passagiere in der Abtheilung für Farbige, wie Neger in der Abtheilung für weisse Reisende Platz nehmen dürften.

Wagenkuppelungs-Gesetz.

Die Gesetzgebung in Michigan hat im Juli cr. das folgende am 1. Juli 1886 in Kraft tretende Gesetz zum Zweck des Schutzes der Wagenkuppler erlassen.

Sect. 1. Jede eine Bahn betreibende Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass jeder ihrer Güterwagen einschliesslich der gemietheten, sobald er zu einer Werkstatt wegen Reparatur etc. gelangt, an jedem Ende eine automatische oder andere Sicherheitskuppelung in solcher Art erhält, als der Staatskommissar nach Untersuchung und Prüfung vorschreiben bezw. zulassen wird. Letzterer wird bis spätestens 1. Mai 1886 ein oder mehrere Muster automatischer oder Sicherheitskuppelungen den Verwaltungen empfehlen.

Sect. 2. Behufs Durchführung dieses Gesetzes kann auf Antrag des Staatskommissars jedes Gericht des Bezirks, durch welchen eine Eisenbahn führt, bei unterbleibender Befolgung Strafen von mindestens 100 Dollar für jeden Kontraventionsfall festsetzen.

Ausstellung der Erfindungen.

Das sehr thätige Franklin-Institut beabsichtigt eine Ausstellung aller neuen Erfindungen zu veranstalten, welche alles Wichtige dieser Art im Gebiet der Technik umfassen soll.

Leichentransporte.

Auf der kürzlich in St. Paul abgehaltenen Versammlung der National-Vereinigung der General-Gepäckbeamten ist beschlossen, den Verwaltungen folgendes zur Annahme zu empfehlen:

Der Transport von Leichen der an Pocken, Asiatischer Cholera und dem gelben Fieber verstorbenen Personen ist absolut verboten.

Alle anderen Leichen werden nur zum Transport übernommen, wenn sie in einem hermetisch versiegelten antiseptischen Beerdigungssack gehüllt, dieser in einen Sarg gelegt und letzterer von einem dichten Holzkasten umgeben ist.

Jede Leiche muss begleitet sein von einem Atteste eines Arztes oder Gesundheitsamtes und von einer schriftlichen Bescheinigung des Absenders, dass die Verpackung genau der vorgedachten Bedingung entspricht. Für diese Bescheinigungen sind Formulare aufgestellt.

Theetransporte.

Die Northern Pacific Eisenbahn hat sich einen Theetransport von ca. 2 000 t gesichert, welcher in einem Dampfer nach Portland, Or., gelangen soll und von dort in Extrazügen von höchstens 160 Stunden Fahrzeit bis St. Paul zu Spezialfrachtsätzen befördert werden muss. Dies ist der erste Theetransport jener Bahn.

Personengeld.

Die Baltimore und Ohio Eisenbahn hat, dem vor etwa 6 Monaten von der Pensylvania Bahn gegebenen Beispiele folgend, jetzt ebenfalls ihren Fahrpreis für Einwanderer von Baltimore nach Chicago (ca. 1 300 km) auf 1 D. (4 ℳ 15 ₰) herabgesetzt.

Fusionen.

Die seit einiger Zeit schwebenden Verhandlungen wegen Uebernahme der Linien der Pensylvania Bahn durch die Newyork Centralbahn sind so weit vorgerückt, dass ein baldiges Zustandekommen in Aussicht steht. Die Baltimore und Ohio Bahn ist bemüht, sich gegen die neue, sie sehr bedrohende Vereinigung zu schützen.

Ferner ist von dem Bankhause Drexel, Morgan & Co. die Uebernahme der Newyork, Wetshore und Buffalo Eisenbahngesellschaft, welche die Saläre ihres Personals theilweise seit Mai cr. nicht hat zahlen können und daher in grosser Bedrängniss sich befindet (s. obige Notiz über Betriebsresultate), ebenfalls durch die Newyork Centralbahn eingeleitet. Ein dieserhalb erlassenes Cirkular gibt die anzunehmenden Bedingungen an und ladet die Inhaber von Aktien und Obligationen ein zu deren Niederlegung behufs Benutzung bei den Verhandlungen hierüber.

In beiden Fällen handelt es sich um sehr bedeutende Kapitalbeträge.

Endlich ist die Uebernahme des Eigenthums der Oregon Railway und Navigation Co. durch die Northern Pacific Eisenbahn, welche mit der ersteren durch ihren früheren Präsidenten seit jeher in enger Verbindung stand, zur Ausführug gekommen.

Die „Reorganisation“ einer Anzahl grösserer anderer Bahnen ist ebenfalls im Gange.

Krach in Mexiko.

Bei dem in Mexiko, woselbst bis zum Jahre 1880 etwa 300 Miles Bahnen mit schwacher Rentabilität bestanden, eingetretenen Eisenbahn-Gründungsfieber garantirte die dortige Regierung den aus der Nordamerikanischen Union gekommenen Unternehmern für den Bau fernerer 2 000 Miles gewisse jährliche Subsidien und überwies ihnen zur Sicherheit Theile ihrer Zolleinnahmen, und zwar 8 pCt. davon der Mexican Central Eisenbahn und 6 pCt. der Mexican National Eisenbahn. Andere 16 pCt. der Zolleinnahmen wurden beiläufig noch in ähnlicher Weise überwiesen. Jetzt hat die Regierung erklärt, dass sie die Subsidien nicht zahlen, d. h. auch nicht die Zollantheile abtreten könne.

Da diese Subsidien einen grossen Theil des Einkommens jener Gesellschaften, deren Linien meistens durch wenig ergiebige Gegenden führen und dürftige Erträge gewähren, bilden, so herrscht unter den Inhabern der Obligationen etc. derselben nicht geringe Bestürzung. Ein Mittel, die Regierung zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten zu zwingen, wird indessen schwerlich zu finden sein. (N. d. „Railr. Gaz.“) H.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LXV.

Man hat nun endlich begonnen, den Newyorker Terminus der Brooklyner Brücke dahin umzubauen, dass mehr als zwei Waggons gleichzeitig verschoben werden und demnach über die Brücke laufen können; vor längerer Zeit sprach ich in diesen Blättern die Ansicht aus, dass ein solcher Umbau bei etwas gutem Willen schon ausführbar sein würde; die Ansicht war richtig.

Jener Bretterverschlag, welcher das Loch umgab, worin eines der Fundamente für den Verlängerungsbau der Brücke ruhen sollte, gegen welche Konstruktion der Herausgeber der Newyorker Staatszeitung, Oswald Ottendorfer, bekanntlich protestirte, ist seit einiger Zeit verschwunden und das Loch wurde zugefüllt. Jetzt wird an einer Verbindung der Hochbahn, City Hall Station, mit der Brücke, vorläufig für Fussgänger, gearbeitet, es geht demnach alles ohne die Strasse noch mehr zu verbauen, als es jetzt bereits der Fall ist.

Auf der Brooklyner Seite bemerkte ich vor einigen Tagen eine neue automatische Vorrichtung zum Heben des Seiles; bisher wurde das Heben durch zwei Arbeiter besorgt, einen für jeden Waggon; jetzt genügt ein Mann für zwei, vielleicht auch für drei Waggons. Uebrigens ereignete es sich, gerade als ich drüben zu Fuss ankam, dass die Maschinerie versagte, nur die „grip“ des ersten Waggons das Seil gefasst hatte. Der Zug war bereits um etwa seine eigene Länge fortgezogen worden und stand nun hülflos auf dem Gleis. Eine der kleinen Verschieblokomotiven musste kommen und die Waggons wieder über die Hebevorrichtung bringen. Vom Fusswege aus kann man diese Operation sehr gut sehen.

Mittwoch am 5. August 1885, einige Minuten vor 5 Uhr N., fuhr jener Zug, welcher die Leiche Grant's brachte, vor meiner Wohnung vorüber nach dem Grand Central Depot. Der Zug bestand aus einer sehr kräftigen Lokomotive, einem Gepäckwaggon, dem darauf folgenden Salonwaggon, in welchem der Sarg stand, und aus acht Personenwaggons. Dem Zuge voran ging eine „Pilotmaschine“, um die Bahn frei zu machen u. s. w. Sie traf etwa 8 Minuten früher ein. Die Newyork Central and Hudson

River Railroad besitzt nämlich eine oder mehrere Lokomotiven, welche ganz wie gewöhnliche Personenzug-Lokomotiven gebaut erscheinen mit Ausnahme dessen, dass vom Führerstande ab über den ganzen Kessel ein Kasten gebaut ist, welcher vollkommen einem kleinen Personenwaggon gleicht. In diesem Kasten, welcher fast so hoch wie der Rauchfang ist, befinden sich wahrscheinlich jene Universalapparate, welcher ich gelegentlich der Beschreibung der elektrischen Ausstellung in Philadelphia 1884 Erwähnung that. Diese Maschinen fahren fleissig allein auf der Bahn hin und her, sehr selten einmal einen Personenwaggon ziehend. Eine solche Maschine war es, welche dem Zuge mit Grant's Leiche als „Pilot" voranfuhr.

Der Leichnam wurde bis Sonnabend den 8. August früh 1½ Uhr in City Hall ausgestellt. Die Polizei beging während dieser Zeit selbst mehr Unregelmässigkeiten als das Publikum, sie verschacherte z. B. theilweise, in Kompagnie mit Helfern das „Recht in der Reihe". Ich sprach zwei dieser Leute ganz höflich an, um Auskunft zu erlangen, wo die „file" beginne und bin froh, dass ich keine Unannehmlichkeiten hatte. Geld hätte vermuthlich besser gewirkt, als höfliche Worte. Es war Donnerstag am 6. August, 3 Uhr N., am City Hall Parke, gegenüber dem „Tribune Building" und ich verzichtete darauf, das Ende der „file" aufzusuchen, um Grant's Leiche zu sehen, obwohl ich mich speziell dazu schwarz angezogen hatte.

Sonnabend den 8. August war das Begräbniss. Um 10 Uhr V. brach der Zug von City Hall auf und erst gegen 1 Uhr 30 Minuten gelangte die Spitze an die 102. Strasse, West, wo wir gerade ankamen, als die ersten Truppen vorbeigezogen waren; 3 Uhr 50 Minuten fuhr endlich der Leichenwagen vorüber; von dort brauchte er noch gegen 30 Minuten bis zur provisorischen Gruft, er war demnach mehr als 6 Stunden in der Stadt Newyork unterwegs. Die Stadt ist eben sehr lang.

Die Häuser sollen noch 30 Tage schwarz dekorirt bleiben; wie feuergefährlich solche Dekorationen sind beweist der Umstand, dass eine derselben gestern am „Astor House", (ein grosses Hotel gegenüber dem Hauptpostamte, Broadway) durch eine weggeworfene Cigarre Feuer fing; die Spritzen waren bald zur Hand und das Feuer wurde schleunigst gelöscht.

Die neue Pferdebahn in der Madison Avenue (Verlängerung der alten Bahn, welche bereits bis zur 86. Strasse reichte, zur 137. Strasse, Harlem River), wurde am 8. August dem Verkehre übergeben und sofort fleissig durch die Zuschauer beim Begräbniss benutzt.

Das Wetter war sehr günstig, ein kühler Wind wehte und die höchste Temperatur im Schatten betrug 3 Uhr 30 Minuten N. 82° Fahrenheit = 22²/₉° R. Trotz dessen stürzten viele Soldaten, noch mehr aber Zuschauer, zusammen. An der Ecke der 103. Strasse und des Riverside Parkes, dicht bei unserem Standpunkte, war ein Feldspital mit 3 Zelten und 12 Betten errichtet — die Ambulanz brachte leider genug Erkrankte allein dorthin, doch ging es auf der ganzen Marschlinie ähnlich zu. Gestorben ist niemand auf dem Platze, später dürfte aber noch so mancher Todesfall eintreten.

Es ist ungemein aufgefallen, dass von den Deutschen Führern aus dem Bürgerkriege 1862—1865 soweit sie noch leben, keiner eingeladen wurde. Diese Herren gingen also höchstens aus eigenem Antriebe mit.

Das mögen die strebsamen Auswanderer, welche hier „Deutsche Generale" werden wollen, bedenken; die Deutschen Stiefelwichser haben natürlich auf noch weniger Rücksichtnahme zu rechnen.

Unlängst fegte über Camden, N. J., und über einen Theil Philadelphias ein Cyklon hin, welcher ungeheuren Schaden anrichtete; zwei Ferryboote wurden von ihm getroffen und mehrere Menschenleben gingen zu Grunde. Das Pilotenhäuschen eines der Boote wurde sammt Kapitän in die Luft gehoben und in den Delaware River geworfen.

Haftpflicht.

v. O. **Wird Jemand, welcher die Gleise einer Eisenbahn ausserhalb des erlaubten Ueberganges, also verbotswidrig überschreitet, von einem herankommenden Zuge verletzt, so hat er keinen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Eisenbahnverwaltung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Vorinstanz hat thatsächlich festgestellt, dass die Behauptung des Klägers, er sei auf dem Uebergange der Bornstrasse mit dem Zuge 125, von welchem er überfahren worden ist, in Kollision gerathen, vollständig widerlegt sei, dass er sich vielmehr im Zeitpunkte dieser Kollision zwischen dem Uebergange der Bornstrasse und dem Uebergange der Weissenburgerstrasse befunden habe, also auf einer Strecke der Eisenbahn, auf welcher er sich verbotswidrig aufhielt. Die von der Vorinstanz hieraus gezogene Folgerung, dass der Unfall durch eigenes Verschulden des Klägers herbeigeführt worden sei, kann in Anbetracht der Umstände des vorliegenden Falles nicht für rechtsirrthümlich erachtet werden, denn jedermann muss sich bewusst sein, dass er durch einen Aufenthalt auf einer Eisenbahn ausserhalb der erlaubten Uebergänge sich der Gefahr einer Kollision mit den passirenden Zügen aussetzt." (Erk. des III. Civilsen des Reichsgerichts vom 29. Mai 1885. St. wider den Preuss. Eisenbahn-Fiskus. Reg. 111/85. A.)

Verschiedenes.

Eisenbahnbau in Rumänien.

Wie aus Bukarest gemeldet wird, soll demnächst mit dem von der Gesetzgebung bereits votirten Bau der ca. 170 km langen Linie Bukarest-Moara-Saraka-Kalaraschi-Veki-Czernawoda begonnen werden. Diese Linie verbindet die Hauptstadt auf geradem Wege mit der schon seit langem bestehenden Linie Czernawoda-Küstendsche, welche einer Englischen Gesellschaft gehört, bei diesem Anlasse aber wohl in den Besitz des Staates übergehen dürfte. Die neue Bahn ist die direkte und kürzeste Verbindung der Hauptstadt des Landes mit dem Hafen von Küstendsche und mit der Dobrudscha überhaupt. Der Hafen von Küstendsche erlangt durch die neue Verbindung eine ganz besondere Bedeutung, da er, als unmittelbar am Schwarzen Meere gelegen, in dieser Beziehung einen nicht unwesentlichen Vorzug vor den Hafenplätzen Galatz und Braila besitzt. Da die Donau bei Czernawoda eine bedeutende Breite und ein grosses Innundationsterrain besitzt, wird die herzustellende Brücke ein sehr kostspieliges und bedeutendes Bauobjekt bilden, dessen Herstellung mindestens zwei bis drei Jahre beanspruchen dürfte.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. Oktober 1885 n. St. treten für Flachs, Flachsheede und Werg à 10 000 kg laut Ausnahmetarif I A des Deutsch-Russischen Verband-Gütertarifs (Tariftabellen II und III) ab Schnittpunkt westlich im Verkehr zwischen den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Leipzig und Dresden der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie Halle, Cöthen und Görlitz (Ausnahmetarif I B) einerseits und den Russischen Verbandstationen andererseits gegen die bisherigen Sätze erhöhte Frachtsätze in Kraft. Die bisherigen Flachsfrachtsätze für die Stationen Hof und Eger werden für den Transitverkehr auch ferner beibehalten. Die Stationen Wolkenstein, Zöblitz und Plauen i/V. (unterer Bahnhof) der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie die Station Kalkuhnen der St. Petersburg-Warschauer Bahn werden in die qu. Flachs-Ausnahmetarife neu aufgenommen.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen XX. Nachtrages zum Deutsch-Russischen Gütertarif können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 21. August 1885. (1819 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verbands-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Berlin-Hamburger Eisenbahn etc.** und Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn etc.** vom 1. Juli 1883 treten vom 1. September cr. ab zwischen Wittenberge einerseits und Krakow und Plau andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Expeditionen zu erfragen sind.

Schwerin, den 31. August 1885. (1820)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Die Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Staatsbahnverkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Die mit vorläufiger Gültigkeit bis Ende d. Mts. eingeführten Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus zum See-Export bleiben unter den bisherigen Bedingungen noch bis Ende August 1886 bestehen.

Magdeburg, 30. August 1885. (1821)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September cr. kommt der VII. Nachtrag zum **Nassau-Bayerischen Tarife** zur Einführung. Derselbe enthält die neuen Instradirungsvorschriften, Frachtsätze für die Bayerische Staatsbahnstrecke „Stockheim-Probstzella etc."

Die Verbandstationen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 25. August 1885. (1822)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Oktober d. J. treten für die Stationen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Güldenboden. Gumbinnen, Guttstadt, Insterburg, Königsberg, Memel, Mühlhausen, Pr. Holland und Tilsit im **Bromberg-Sächsischen Verbande** und in den Staatsbahntarifen **Bromberg-Berlin-Erfurt und Magdeburg** sowie für Köthen, Dresden, Halle, Leipzig und Sagan im

Königsberger Reexpeditionsverkehr für Flachs anderweite erhöhte Flachsausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen in Erfahrung zu bringen sind.

Bromberg, den 28. August 1885. (1823J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband, Gütertarif, Theil II. Mit dem 15. September cr. neuen Stils tritt der fünfte Nachtrag zu dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen.
2. Abänderung der allgemeinen Bestimmungen und neuredigirte besondere Bestimmungen.
3. Aufnahme neuer und Ausschluss alter Verbandstationen.
4. Aufhebung des Ausnahmetarifs 6 und Einführung der Spezialtarife 1, 2 und 3 an dessen Stelle. —

Exemplare dieses Tarifnachtrages verkaufen die Billet- bezw. Güterexpeditionen der Verbandstationen zum Preise von 0,30 ℳ pro Stück.

Bromberg, den 27. August 1885. (1824J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. treten im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen** Eisenbahnverbande die Nachträge II zu den Tarifheften B 1 bis 6 in Kraft, enthaltend u. A. Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen Aurich, Bippen, Burhafe, Dornum, Elz, Esens, Georgsheil, Hadamar, Hage, Loppersum, Marienhafe, Präsident, Prinz von Preussen, Rheinbrohl, Staffel, Wiemelhausen und Wittmuud des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.); Boxmeer, Geldermalsen, Gorinchem, Helvoirt, Kesteren, Oss, Ravestein, Tiel, Sneek und Venray der Niederländischen Staatsbahn, Hoorn, Enkhuizen, Kwadyk und Purmerend der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, Birthen der Nordbrabant-Deutschen Bahn, anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen, Entfernungen für die Niederländischen Hafenstationen, anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (für Getreide aller Art) und des Ausnahmetarifs J.

Exemplare der gedachten Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. August 1885. (1825)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 10 für Sprit und Spiritus zum Seeexport wird hiermit bis zum 31. August 1886 verlängert.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 26. August 1885. (1826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Verkehr. Für den Verkehr von Kufstein tr. nach Braubach ist mit sofortiger Gültigkeit ein Ausnahmesatz für Blei- und Zinkerz vom 1,51 Mark pro 100 kg in Kraft getreten.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (1827)

Frankfurt a/M., den 25. August 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September d. J. tritt zu dem vom 15. Oktober 1884 ab gültigen Gütertarif (Theil II) für den **Rheinisch-Westfälisch - Oesterreichischen Verkehr** der Nachtrag I in Kraft.

Durch denselben kommen zur Einführung:

1. anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1 für Getreide etc, sowie neue Taxen für die Station Greven;
2. anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 für Eisen und Stahl etc. und neue Taxen für die Station Hagen Rh.;
3. direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 7 (Güter aller Art) für die Station Schwerte;
4. direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 8 für die Beförderung von Palmkernöl und Cocosöl von Köln und Neuss nach Wien;
5. eine Bestimmung betreffs der Beförderung von Sämereien in Säcken und Tonnen;
6. eine Bestimmung, wonach die für die Station Troppau der Mährisch - Schlesischen Centralbahn bestehenden Frachtsätze auch für die Station Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Anwendung zu kommen haben und
7. Aenderungen und Berichtigungen zum Haupttarif.

Soweit durch den vorliegenden Nachtrag Erhöhungen gegenüber den bisherigen bezüglichen Sätzen eintreten, bleiben letztere noch bis zum 15. Oktober d. J. in Gültigkeit.

Der fragliche Nachtrag ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserm hiesigen Geschäftslokale zum Preise von 70 ₰ zu haben.

Köln, den 28. August 1885. (1828)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im **Lokalverkehr** und im **Wechselverkehr** mit sämmtlichen **Preussischen Staatsbahnen** sowie im Verkehr mit den **Reichsbahnen in Elsass - Lothringen** wird vom 1. September d. Js. ab die Fracht für **Langeisen** (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen u. s. w.), welches wegen des Gewichts oder der Länge auf einem gewöhnlichen Güterwagen von 10 000 kg nicht verladen werden kann, sofern zur Verladung ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft gestellt werden, nach den Sätzen des betreffenden Spezialtarifs oder der Ausnahmetarife für Eisen für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg, erhoben.

Aachen, den 31. August 1885. (1829)
Die Direktion
der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. September dieses Jahres werden:

a) die Station Neuhaus a. d. Pegnitz der Bayerischen Staatsbahnen in den allgemeinen Gütertarif vom 1. August 1884 und
b) die diesseitigen Stationen Brand, Conzen, Cornelimünster, Lammersdorf, Montjoie, Raeren, Rötgen und Walheim bei Aachen in den Ausnahmetarif für Holz vom 1. März 1884

aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen und das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Köln, 29. August 1885. (1830)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Die in unserer Bekanntmachung vom 16. Juli d. Js. ausgesprochene Aufhebung der Frachten für Nymegen im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verkehr wird bis auf weiteres zurückgezogen.

Köln, den 30. August 1885. (1831)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Zu dem vom 1. Juli cr. ab gültigen Staatsbahn-Viehtarife **Breslau - Berlin** ist ein Berichtigungs- bezw. Ergänzungsblatt erschienen, durch welches die Berlin-Dresdener Stationen in den Tarif einbezogen werden, und welches Erläuterungen, die Frachtberechnung betreffend, enthält.

Druckexemplare des Berichtigungsblattes sind bei den betreffenden Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. August 1885. (1832)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Gütertarif vom 1. Juni 1884 Aenderung in der Entfernung für die Relation Torgau-Lindau ein.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Erfurt, den 26. August 1885. (1833)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Rheinisch - Belgischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Belgischen Staats- und Belgischen Nordbahn nach den Stationen der Strecke Rothe Erde-Montjoie sind mit Gültigkeit vom 1. September d. Js. direkte Frachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Köln, den 28. August 1885. (1834)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Niederländisch - Südwestdeutscher bezw. Niederländisch - Schweizerischer Verkehr. Am 1. September d J. treten folgende neue Tarife bezw. Tarifnachträge in Wirksamkeit:

a) Niederländisch - Südwestdeutscher Verkehr.

1. Nachtrag I zu Heft I vom 1. Februar 1884 (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M.), enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Nymegen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie ein verändertes Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs B (für Holz). Preis 10 ₰.

Die Stationen Elz, Hadamar und Staffel sind am 1. August d. J. aus dem Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehre ausgeschieden und in den Rheinisch - Westfälisch-Niederländischen Verkehr mit den in letzterem tarifirten niederländischen Stationen aufgenommen worden. Die Frachten für den Verkehr mit den Niederländischen Staatsbahnstationen Oss und Tiel bleiben noch bis zum 1. September d. J. und jene für Nuenen-Tongelré und Roermond bis zum 15. Oktober d. J. im Niederländisch - Südwestdeutschen Verkehre bestehen.

Beilage zu No. 68. **Berlin,** am 2. September 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarife und Bedingungen für die Eisenbahntransporte auf den Italienischen Eisenbahnen.

Allgemeine Tarife.

Bezeichnung und Klassifikation der Güter.

Kapitel III.

Die Beförderung von Reisegepäck und Hunden.

Art. 43. Was unter Reisegepäck zu verstehen ist. Als Reisegepäck werden nur diejenigen Sachen angesehen und zugelassen, welche dem eigenen Gebrauch des Reisenden und seiner Familie dienen und gewöhnlich in Koffern, Felleisen, Reisesäcken, Hutschachteln, Kistchen und ähnlichen Behältern sich befinden, ebenso Waarenmuster, sofern dieselben zu den in Art. 48 erwähnten Gegenständen, für welche die Gebühr für die Beförderung von Geldsendungen und Pretiosen neben der Gepäcktaxe erhoben wird, gehören. Anderenfalls werden Waarenmuster nur wie gewöhnliche andere Güter unter Beobachtung der Bestimmung des Art. 101 befördert.

Gefährliche, entzündliche, explosive Gegenstände, welche das Betriebsmaterial der Eisenbahn beschädigen können, sind von der Gepäckbeförderung ausgeschlossen, auch darf der Reisende derartige Gegenstände nicht mit sich führen, ist vielmehr gehalten, dieselben mit genauer Bezeichnung und getrennt nach der Vorschrift des Art. 102 zur Aufgabe zu bringen. Gleichfalls ausgeschlossen sind Geld, Kostbarkeiten und ähnliche Werthgegenstände, deren Beförderung sich nach den Bestimmungen der bezüglichen Tarife richtet.

Art. 44. Zulassung des Reisegepäcks als Handgepäck. Jeder Reisende kann unentgeltlich im Eisenbahnwagen kleine Reiseeffekten, als Felleisen, Reisesäcke, Hutschachteln u. s. w. mit sich führen, sofern dieselben nicht mehr als 20 kg wiegen, keinen grösseren Umfang als 0,50 × 0,25 × 0,30 m haben und ohne Belästigung der Mitreisenden unter den Sitzen oder in den Netzen untergebracht werden können. Dieses Gepäck ist lediglich der Fürsorge des Reisenden ohne jede Verantwortlichkeit der Verwaltung überlassen.

Feuerwaffen dürfen nur in die Wagen mitgenommen werden, wenn eine Prüfung durch das Stationspersonal ergeben hat, dass die Waffen ungeladen sind.

Holzkoffer mit scharfen und metallbeschlagenen Ecken sind von der Mitnahme in die erste Wagenklasse ausgeschlossen, wenn dieselben die Polsterbezüge beschädigen können.

Ueberhaupt ausgenommen von der Mitnahme in die Wagen sind:

a) Reiseeffekten, welche für die Mitreisenden lästige oder unangenehme Gegenstände enthalten,
b) Thiere, mit Ausnahme von Vögeln in Käfigen von nicht grösserem Umfange als 0,20 × 0,20 × 0,25 m und kleine Hunde, vorausgesetzt, dass der Reisende sich bezüglich der letzteren den bestehenden Bestimmungen unterwirft.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels verpflichten zum Ersatze des etwa entstandenen Schadens, abgesehen von denjenigen Strafen, welche nach den bestehenden Gesetzen und Verordnungen eintreten.

Art. 45. Allgemeine Gebührentaxen für die Gepäckbeförderung. Die allgemeine Gebührentaxe für die Gepäckbeförderung beträgt 0,452 L. pro Tonne und Kilometer. Bei Beförderung von Affen, Katzen und Vögeln in Käfigen als Reisegepäck tritt ein Zuschlag von 5 pCt. ein.

Der Minimalsatz für jede Sendung ist 0,70 L.

Art. 46. Hunde. Die allgemeine Gebührentaxe für die Beförderung von Hunden beträgt 0,0226 L. für jeden Hund und jedes Kilometer, im Minimum 0,70 L. für jede Sendung.

Hunde werden in den Gepäckwagen befördert und nur in vollständig verschlossenen Käfigen zum Transporte zugelassen. Ausnahmsweise und widerruflich können unter Zustimmung der Mitreisenden Schoosshunde in die Wagen mitgenommen werden.

Zur Jagdzeit kann den Jägern das Mitnehmen von Jagdhunden in die III. Wagenklasse gestattet werden, vorausgesetzt, dass den Mitreisenden keine Belästigungen erwachsen.

In jedem Falle gebührt der Verwaltung die oben bemerkte Transportgebühr für Hunde.

Die Hunde müssen mit Maulkorb, Strick oder Kette versehen sein. Bei der Transportaufgabe hat der Eigenthümer die Verpflichtung, die Hunde in den Wagen zu bringen und bei der Ankunft wieder herauszuholen.

Im übrigen sind nicht von Reisenden begleitete Hunde nach den für die Eilgutbeförderung bestehenden Bestimmungen zu befördern, sofern sie in Käfigen oder mit Netzen versehenen Körben verpackt sind; unter Bezahlung der in diesem Artikel festgesetzten Gebühren.

Im Falle der verzögerten Abholung werden Hunde auf Gefahr und Kosten des Reisenden untergebracht.

Art 47. Annahme und Beförderung von Reisegepäck und Hunden. Die Annahme von Reisegepäck und Hunden zur Beförderung beginnt gleichzeitig mit der Eröffnung des Billetverkaufs und hört 5 Minuten vor Beendigung des Billetverkaufs auf.

Zur Bequemlichkeit des Publikums kann die Verwaltung die Gepäckannahme auf den Stationen auf einen früheren Zeitpunkt verlegen, eine solche auch an anderen privaten oder öffentlichen Stellen einrichten.

Rechtzeitig aufgeliefertes Gepäck und Hunde finden Beförderung mit demselben Zuge, welchen der Reisende benutzt. Zum Beweise der erfolgten Aufgabe erhält der Reisende einen Schein, auf Grund dessen die Wiederaushändigung des Gepäcks auf der Ankunftsstation erfolgt.

Nicht zugelassen zur Beförderung werden Gepäckstücke, welche nach Ansicht des Dienstpersonals ungenügend oder gar nicht verpackt oder mangelhaft verschlossen sind.

Die Gepäckstücke dürfen keine Bezettelungen oder andere Bezeichnungen von einem früheren Transport tragen. Die Verwaltung ist nicht haftbar, wenn aus der Nichtbeobachtung einer derartigen Vorschrift eine Verschleppung des Gepäcks erfolgt.

In den gleichen Fällen und unter den gleichen Bedingungen, bei welchen eine ganze oder theilweise Erstattung des Billetpreises stattfindet, erfolgt auch Frachterstattung bei Beförderung von Reisegepäck und Hunden.

Die Verwaltung kann auch andere Güter zur gleichen Beförderung wie Reisegepäck zulassen, soweit dieses mit der Ausführung des Betriebes vereinbar ist, mit Ausnahme von sperrigen und solchen Gütern, welche einem höheren Tarifsatze unterworfen sind.

Art. 48. Werthversicherung bei Reisegepäck für den Fall des Verlustes. Reisegepäck kann gegen Verlust unter Zahlung einer Werthprämie versichert werden, ausser der Zahlung der nach dem Gewicht und der Entfernung zu berechnenden Gepäckfracht. Diese Prämie beträgt 0,0017 L. pro Kilometer und je 500 L. Versicherungssumme, in minimo 0,70 L. für jede Versicherung.

Zu versicherndes Reisegepäck muss wenigstens 15 Minuten vor der Abfahrtszeit des Zuges aufgeliefert werden, hinreichend sicher verpackt, verschnürt und versiegelt sein und im übrigen denjenigen Vorschriften entsprechen, welche die Verwaltung festsetzen wird.

Die Werthversicherung erfolgt gegen Ertheilung einer Bescheinigung, wie solche im Art. 47 vorgesehen.

Art. 49. Aushändigung des Reisegepäcks. Das Reisegepäck wird auf der Ankunftsstation dem Inhaber des auf der Aufgabestation ertheilten Gepäckscheins gegen Rückgabe des letzteren ausgehändigt. Die Rücknahme des Gepäcks muss sofort oder innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft erfolgen, andernfalls finden die Bestimmungen des Art. 51 Anwendung. Falls nicht Zoll-, Steuer-, polizeiliche oder sanitätspolizeiliche Vorschriften entgegenstehen und die Zeit und die Umstände es zulassen, kann Reisegepäck auch auf einer Zwischenstation vor der Bestimmungsstation ausgehändigt werden, jedoch ohne Anspruch auf eine Rückvergütung der gezahlten Gepäckfracht, es sei denn die Zurücknahme des Gepäcks auf der Abfahrtsstation erfolgt. In diesem Fall greift der Art. 96 Platz.

Art. 50. Verlust des Gepäckscheins. Die Aushändigung von Reisegepäck ohne Rückgabe des Gepäckscheins kann sofort erfolgen, wenn der Reisende sein Eigenthumsrecht nachweist und einen Empfangsschein ausstellt.

Art. 51. Aufbewahrungsgebühr. Für Gepäck, welches in der im Art. 49 vorgeschriebenen Zeit auf der Ankunftsstation nicht abgeholt ist, ist pro Stück und 24 Stunden eine Gebühr von 0,05 L., in minimo 0,10 L. für jedes Stück zu entrichten.

Angefangene 24 Stunden werden für voll gerechnet.

Art. 52. Nicht abgeholtes Gepäck. Innerhalb 6 Monaten vom Tage der Aufgabe des Gepäcks oder des Beginnes der Aufbewahrung nicht abgeholtes Gepäck wird wie herrenloses Gut angesehen und in Gemässheit des Art. 112 behandelt, nach vorheriger protokollarischer Feststellung des Inhalts.

Die Oeffnung und der Verkauf der Gepäckstücke kann vor 6 Monaten erfolgen, wenn es sich um leicht verderbliche Gegenstände handelt.

Art. 53. Auf der Ankunftsstation fehlendes Gepäck. Falls auf der Ankunftsstation das ganze oder ein Theil des Gepäcks fehlt, hat der Inhaber des Gepäckscheins den angekommenen Theil des Gepäcks abzunehmen und erhält statt des abzugebenden Gepäckscheins eine Bescheinigung über das Gewicht des fehlenden Theils. Im übrigen kommt die Bestimmung des vorletzten Absatzes bei Art. 138 in Betracht.

Art. 54. Gefundene Gegenstände. Alle Gegenstände, welche auf den Stationen, in den Wagen, auf den Bahnstrecken der Verwaltung oder an anderen zugehörigen Plätzen gefunden werden, sind von den Stationsvorständen innerhalb 6 Tagen nach dem Funde an die Direktion zu senden, falls innerhalb dieser Zeit eine Reklamation vom Eigenthümer nicht eingegangen ist. Die Direktion kann nach Verlauf von 6 Monaten und nach vorgängiger Publikation die Fundsachen unter Beobachtung der bei der Verwaltung hierfür geltenden Bestimmungen zum Verkauf bringen.

Dieser Verkauf findet auch bei schädlichen und dem leichten Verderben unterworfenen Sachen sofort statt.

Der Verkaufserlös wird nach Abzug der Kosten zwei Jahre lang zur Verfügung des Berechtigten gehalten, nach dieser Zeit an die Pensions- oder Unterstützungskasse der Eisenbahnbediensteten abgeführt. In gleicher Weise werden Gegenstände, die unter den Emballagen gefunden werden, 3 Tage nach ihrem Auffinden behandelt.

Im Falle die Gegenstände oder der Verkaufserlös dem Versender oder Eigenthümer auszuhändigen sind, haben diese der Eisenbahn die entstandenen Auslagen, die Beförderungs- und Aufbewahrungsgebühren gemäss Art. 51, letztere zur Hälfte, zu erstatten.

Kapitel IV.
Die Eilgutbeförderung.

Art. 55. Allgemeine Gebührensätze. Die allgemeinen Gebührensätze für die eilgutmässige Beförderung von Gütern, Kokons, baarem Gelde, Werthpapieren und Pretiosen etc. und die diesbezüglichen Bedingungen sind folgende:

Waaren, Kunstgegenstände, Gegenstände aus Sammlungen, Spitzen etc. 0,452 L. pro Tonne und Kilometer, im Minimum für jede Sendung 0,70 L.

Bedingungen: a) Seidenwaaren müssen in Wachsleinwand verpackt, verschnürt und entsprechend versiegelt sein. Jeder Ballen muss ausserdem zwischen zwei entsprechend grossen Brettchen gelegt und mit einer dicken Schnur befestigt sein, deren Enden an der Aussenwand eines der Brettchen mit Siegeln festgehalten werden. Bei Verpackung in Kisten ist Verschnürung derselben erforderlich und müssen ausserdem auf dem Kistendeckel in Abständen von je 10 cm die Siegel des Versenders angebracht sein.

b) Für schwarze beschwerte Seide sind die besonderen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, welche für leicht entzündliche und explosibele Gegenstände bestehen, massgebend.

c) Kunstgegenstände müssen in Kisten oder Gehäusen verpackt sein, welche jede Erschütterung derselben verhindern. Bei Sendungen ins Ausland sind ausserdem die von der Aufsichtsbehörde erlassenen Vorschriften zu beobachten.

d) Spitzen etc. werden zur Beförderung nur in Kisten, roher oder Wachsleinwand verpackt zugelassen; jedes Kollo muss verschnürt und an den Zwischenfugen in Abständen von je 10 cm mit Siegeln versehen sein.

e) Der Bindfaden oder Strick, welcher zur Verschnürung der Ballen, Packen oder Kisten dient, muss aus einem Stück bestehen und von entsprechender Stärke sein.

Bei den Siegeln sind ganz allgemeine Abdrücke oder solche von Münzen untersagt.

Kokons 0,565 L. pro Tonne und Kilometer mit einer festen Gebühr von 2,25 L. pro Tonne für das Auf- und Abladen und für die Expeditionsgebühr.

Wenn die Sendung auf die Linie von 3 oder mehr Verwaltungen übergeht, kommt ausserdem noch ein Zuschlag von 0,339 L. pro Tonne und jede Zwischenverwaltung in Ansatz. Die Minimalfracht für jede Sendung beträgt 0,70 L.

Baares Geld, Werthpapiere und Pretiosen 0,0017 L. pro Kilometer und je 500 L. Werth. Die Minimalfracht für jede Sendung beträgt 0,70 L.

Wenn das Gewicht des Geldes, der Werthpapiere und Pretiosen 3 kg für je 150 L. des angegebenen Werthes übersteigt, so ist für das überschiessende Gewicht, neben den vorbin festgesetzten Gebühren, der Satz für gewöhnliches Eilgut zu zahlen.

Anmerkung. a) Unter diese Tarifbestimmung fallen Gold und Silber in Barren, gemünztes Geld, Gold- und Silberplatten, Platina, Juwelen, Perlen und Edelsteine, bearbeitete Korallen, Lava-, Mosaikgegenstände, goldene und silberne Taschenuhren, Bankbillets, Staatsschuldscheine, gestempeltes Papier, Postkarten, Freimarken und ähnliche geldwerthe Papiere. b) Baares Geld, Werthpapiere und Kostbarkeiten können nicht als gewöhnliche Kaufmannswaare angesehen werden.

Bedingungen: a) Baares Geld, Werthpapiere und Pretiosen müssen verschlossen und in Taschen, Säcken, Schachteln, Ballen, Kisten oder Fässern verpackt sein.

b) Die Säcke und Taschen müssen dauerhaft und vorzüglich genäht sein ohne Risse und Flicken. Die Oeffnung der Säcke oder Taschen muss mit dauerhaftem, nicht zerstückeltem Bindfaden verschnürt und der doppelte Knoten mit einem Siegel bedeckt sein. Ebenso müssen die Enden zusammengelegt und mit gleichem Siegel auf ein Kärtchen festgesiegelt sein. Die beiden Enden können auch zusammengebunden und dicht am Knoten mit einer Bleibombe versehen werden.

c) Die Schachteln, Kisten und Fässer müssen vernagelt und sorgfältig geschlossen sein und dürfen keine Spur von Spalten oder Brüchen, auch keine Reparaturen zeigen.

d) Die Schachteln oder Kisten müssen mit einem Stricke aus einem Stücke fest umschnürt, mit Siegeln in Abständen von je 10 cm und Plomben in genügender Anzahl versehen sein, um die Unverletzlichkeit zu sichern.

e) Bei Fässern muss eine Schnur angebracht sein, welche kreuzweise verschlungen mit den beiden Enden durch Siegel oder Plomben befestigt ist.

f) Ballen oder Packete mit Werthpapieren müssen aus roher oder ungebleichter Leinwand aus einem Stück bestehen und mit wenigstens 5 Siegeln verschlossen sein.

Nicht zulässig sind Ballen, Taschen oder Packete aus Papier oder Leinwandpapier, oder halber Leinwand oder Wachsleinwand oder einer anderen Leinwand, auf welcher die Siegel ohne sichtbare Spuren entfernt werden können.

g) Die Aufschriften müssen ausschliesslich auf den Kollis oder Kisten selbst angebracht werden, können aber auch mit einer Schnur angehängt werden. Die Aufschrift muss das Gewicht und den Werth angeben.

h) Der Abdruck der Siegel und Plomben muss deutlich erkennbar und das Siegellack von gleicher Farbe sein. Als Siegel sind ganz allgemeine Abdrücke von Münzen verboten.

i) Auf den vorschriftsmässigen Frachtbriefen sowohl als auf den Aufgabescheinen und den Abschnitten, welche als Empfangsbescheinigung dienen, muss das gleiche Siegel oder die gleiche Plombe, wie auf dem Frachtstück selbst, sich vorfinden.

k) Die gleichen Siegelabdrücke oder Plomben müssen in Buchstaben oder Figuren der Frachtbriefunterschrift beigefügt sein und müssen die Bezeichnungen in der Kolonne „Marke und Anzahl“ im Frachtbrief mit den Bezeichnungen auf den Frachtstücken genau übereinstimmen.

Die voraufgeführten Bedingungen und Vorsichtsmassregeln können erforderlichenfalls dem Verlangen der Verwaltungen entsprechend geändert oder beschränkt werden.

Art. 56. Minimalfracht für eine Wagenladung. Wenn die Beförderung eines Kollo nach Form oder Ausdehnung die Gestellung eines besonderen Wagens erfordert, oder wenn das Gut nach seiner natürlichen Beschaffenheit die Beiladung anderer Güter nicht zulässt und ein besonderer Wagen verwendet werden muss, so beträgt die Minimalfracht 0,9040 L. pro Kilometer und Wagen bis zu eine Tragkraft von 8 t. Wenn die Gestellung eines Wagens von höherer Tragkraft erforderlich ist oder verlangt wird, erhöht sich diese Gebühr um $^1/_8$ für jede Tonne der höheren Tragkraft.

Die Minimalfracht wird nur in dem Falle erhoben, in welchem das Gewicht des zu befördernden Gutes multiplizirt mit der kilometrischen Gebühr für das Wagenkilometer einen geringeren Frachtsatz ergibt, als die vorangegebene Minimalfracht; folglich gelangt, wenn die Frachtberechnung nach dem Gewichte des Gutes eine höhere wird, diese Berechnung und nicht der Minimalfrachtsatz zur Erhebung.

Wenn für Güter, welche eine Beiladung anderer Güter gestatten, der Versender einen besonderen Wagen gestellt verlangt, so wird die nach vorstehenden Sätzen zu berechnende Fracht um 10 pCt. erhöht.

Art. 57. Beförderungsweise. Die Beförderung der Eilgüter findet in nachstehender Weise statt:

a) Güter im Einzelgewicht bis 50 kg werden mit den Personen-, gemischten und Lokalzügen nach den dafür festgesetzten Fahrplänen befördert, wenn die ordnungsmässige Aufgabe der Güter auf der Abgangsstation wenigstens zwei Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrt des betreffenden Zuges stattgefunden hat, oder aber mit einem folgenden gleichartigen Zuge, wenn die Aufgabe später gemacht ist.

Bei Gütern im Gewichte nicht über 10 kg genügt gewöhnlich, nur mit Ausnahme der Fälle eines grossen Verkehrsandranges, die Aufgabe bis 1 Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges.

b) Bei Gütern im Einzelgewicht über 50 kg findet die Beförderung binnen 18 Stunden nach der ordnungsmässigen Aufgabe auf der Abgangsstation unter Beobachtung der im folgenden Artikel unter b festgesetzten Aufgabezeiten statt.

Statt den in den offiziellen Fahrplänen vorgesehenen Zügen können andere Züge unter Mitheilung an das Publikum bestimmt werden.

Art. 58. Lieferfristen. Für Eilgut sind folgende Lieferfristen bestimmt:

a) Bei den im vorherigen Artikel unter a bezeichneten Gütern richtet sich die Lieferfrist nach dem Fahrplan der Beförderungszüge. Wenn das Gut mehrere Linien derselben Verwaltung zu durchlaufen und ein Umladen der Güter oder eine Umformung der Züge stattzufinden hat, oder ein Uebergang auf die Linien einer anderen Verwaltung erfolgt, so ist die Beförderung mit dem betreffenden Anschlusszuge nicht geboten, auch wird die Transportfrist nicht fortlaufend berechnet, wenn nicht bis zum Abgang des Anschlusszuges im ersten Falle ein Zeitraum von wenigstens einer Stunde, im zweiten Falle von zwei Stunden vorhanden ist. Beim Fehlen eines solchen Zeitraums werden die Lieferfristen von jeder Abzweigungs- oder Uebergangsstation und je nach dem Gang der Züge besonders für sich berechnet.

b) Bei den im vorherigen Artikel unter b bezeichneten Gütern beträgt die Lieferfrist für eine Entfernung von je 250 km 24 Stunden, abzüglich einer Frist von 18 Stunden von der Aufgabe des Gutes an gerechnet.

Die Lieferfrist wird durch die Zeit unterbrochen, während welcher das Gut der steueramtlichen Behandlung unterliegt oder andere vom Eisenbahnbetriebe unabhängige Ursachen einen Aufenthalt in der Beförderung herbeiführen. Ist das Gut in der Wohnung des Empfängers auszuhändigen, tritt die hierzu erforderliche Zeit der Lieferfrist hinzu.

Für die Beförderung von lebenden Kokons und Maulbeerbaumblätter treten folgende Ausnahmebestimmungen in Kraft:

1. Lebende Kokons und Maulbeerbaumblätter sind mit dem nächsten nach der Aufgabe folgenden Zuge zu befördern, wenn diese eine Stunde vor Abgang des Zuges erfolgt ist. Bei späterer Aufgabe und wenn das Gewicht der einzelnen Kolli 150 kg übersteigt, geschieht die Beförderung mit dem zweitfolgenden Zuge.

2. Falls die Sendungen von lebenden Kokons und Maulbeerbaumblättern auf die Linien einer anderen Verwaltung übergehen müssen, so ist die Beförderung mit dem unmittelbaren Anschlusszuge nur beim Vorhandensein einer Zwischenzeit von 2 Stunden geboten. Andernfalls ist der demnächst folgende Zug zu benutzen.

Art. 59. Verladung und Entladung der Güter. In der Regel besorgt die Verwaltung die Verladung und Entladung der Eilgüter. Sie kann die Besorgung dieser Arbeiten den Versendern oder Empfängern bei Gütern der Spezialtarife überlassen.

In beiden Fällen sind die betreffenden Bestimmungen des Art. 69 anwendbar.

Art. 60. Auslieferung der Güter auf den Empfangsstationen. Eilgüter sind auf der Empfangsstation den Empfängern nicht später als nach 2 Stunden zur Abholung bereit zu stellen.

Auf die gewöhnlichen Dienststunden der Güterexpeditionen wird hierbei in der Regel keine Rücksicht genommen.

Art. 61. Von der Beförderung ausgeschlossene Güter. Von der eilgutmässigen Beförderung sind ausgeschlossen:

a) Diejenigen Güter, welche in den betreffenden Tarifen oder Transportvorschriften als leicht entzündliche oder explosibele bezeichnet sind, mit den darin vorgesehenen Ausnahmen.
b) Güter, welche auf Kuppelwagen zu verladen sind, oder welche nach Entscheidung des Stationsvorstehers nach ihrer Form, ihrer Ausdehnung oder ihrem Gewicht zur Beförderung in Personenzügen ungeeignet sind.
c) Lose verladene Güter, ausser in vollen Wagenladungen oder bei Frachtzahlung für eine volle Wagenladung.
d) Güter, deren Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr durch polizeiliche Vorschrift verboten ist.

Kapitel V.

Die Beförderung von Frachtgütern.

Art. 62. Klassifikation der Güter. Die Frachtgüter werden in 8 Klassen gemäss der in dem angehefteten Namensverzeichnisse festgesetzten Klassifikation eingetheilt. Ein nicht in dem Namensverzeichniss und der Klassifikation aufgeführtes Gut wird derjenigen Klasse zugetheilt, in welche ähnliche andere Güter aufgenommen sind. Anderenfalls kommen die „für nicht benannte und den benannten nicht zuzurechnende Güter“ festgesetzten Frachtsätze zur Anwendung.

Art. 63. Allgemeine Grundtaxen. Die allgemeinen Grundtaxen für die Beförderung von Frachtgütern sind folgende:

Handelswaaren:

Taxen	Klassen 1. L.	2. L.	3. L.	4. L.	5. L.	6. L.	7. L.	8. L.
für die Tonne und Kilometer . .	0,1632	0,1428	0,1224	0,1020	0,0816	0,0714	0,0612	0,0510
Expeditionsgebühr für die Tonne .	2,040	2,040	2,040	2,040	2,040	1,224	1,224	1,224

Anmerkungen.

a) Die Expeditionsgebühr umfasst das Beladen, Entladen und die Stationskosten. Wenn die Beförderung sich über die Linien von 3 oder mehreren Verwaltungen erstreckt, so tritt der Expeditionsgebühr für eine jede Zwischenverwaltung ein Zuschlag von 0,306 L. pro Tonne hinzu, sofern es sich um Güter der ersten 5 Klassen, und von 0,153 L. pro Tonne, sofern es sich um Güter der 6., 7. und 8. Klasse handelt.
b) Die Minimalfracht für jede Sendung beträgt 0,50 L.
c) Wenn die Verwaltung, wozu dieselbe bei Wagenladungsgütern befugt ist, das Beladen und Entladen der Güter den Absendern und Empfängern überlässt, beträgt die Expeditionsgebühr 1,224 L. pro Tonne. Von dieser Befugniss kann vorläufig auf denjenigen Stationen kein Gebrauch gemacht werden, auf welchen zur Zeit besondere Verträge mit Ladeunternehmern bestehen.

Todte Kokons 0,306 L. pro Tonne und Kilometer.

Expeditionsgebühr einschliesslich der Beladung, Entladung und Stationskosten: 2,04 L. pro Tonne. Wenn die Beförderung über die Linien von 3 oder mehreren Verwaltungen sich erstreckt, so tritt der Expeditionsgebühr ein Zuschlag von 0,306 L. pro Tonne für jede Zwischenverwaltung hinzu.

Die Minimalfracht beträgt 0,50 L. für jede Sendung.

Art. 64. Verkehr nach und zu den Wasserstrassen. Auf den Umschlagsverkehr finden die bezüglichen besonderen Tarife und Bedingungen Anwendung.

Art. 65. Kolli, welche Güter verschiedener Klassen enthalten. Für Kolli, welche nach der Frachtbriefdeklaration Güter verschiedener Klassen enthalten, wird die Fracht nach dem höchsten Tarifsatze der Waaren berechnet. In gleicher Weise werden diejenigen Sendungen behandelt, welche aus Kolli mit verschiedenen klassifirten Gütern bestehen, wenn bei denselben das Gewicht nicht besonders angegeben ist.

Art. 66. Geringstes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht. Das geringste bei Frachtgut zur Berechnung zu ziehende Gewicht wird auf 50 kg für jede Sendung festgesetzt.

Bei Sendungen von weniger als 50 kg Gewicht, welche aus verschieden klassifizirten Gütern zusammengesetzt sind, wird für jede Klasse das wirkliche Gewicht unter Aufrundung von 10 zu 10 kg zur Berechnung gezogen und dem Gewicht des höchstklassifizirten Gutes die Gewichtsdifferenz hinzugerechnet, welche an dem vorgeschriebenen Minimalgewicht von 50 kg fehlt.

Bei sperrigen Gütern wird die Fracht nach dem um die Hälfte erhöhten wirklichen Gewicht berechnet bezw. nach dem Minimalgewicht von 50 kg, sofern das um die Hälfte erhöhte wirkliche Gewicht geringer sein sollte.

Art. 67. Geringste Fracht für den Wagen. Wenn der Transport eines Kollo wegen dessen Form oder Umfanges die Verwendung eines Wagens erforderlich macht oder es sich um ein Gut handelt, welches zufolge seiner Beschaffenheit die Zusammenladung mit anderen nicht gestattet und deshalb die Verwendung eines besonderen Wagens nothwendig macht, so wird ausser der nach dem wirklichen Gewicht berechneten Fracht eine Mindestgebühr von 0,306 L. für jedes Kilometer und für jeden Wagen bis zu einer Tragfähigkeit von 8 t erhoben; falls zu der Sendung ein Wagen von grösserer Tragfähigkeit verlangt oder erforderlich sein sollte, wird die gedachte Gebühr um $^1/_8$ für jede Tonne grösserer Tragfähigkeit erhöht.

Diese Mindestgebühren kommen nicht zur Anwendung bei Sendungen der Körbe für Kokons oder von anderen leer zurückgehenden Gefässen, bezüglich deren der folgende Artikel Bestimmungen trifft.

Sofern für den Transport eines Gutes die Verwendung von 2 oder mehr verbundenen Wagen (100) nöthig sein sollte, beträgt die Mindestgebühr 0,357 L. für das Kilometer und für jeden Wagen mit einer Tragfähigkeit von 8 t, unter Hinzurechnung der festen Gebühr nach dem wirklichen Gewicht.

Falls zu der Sendung Wagen von grösserer Tragfähigkeit verlangt oder erforderlich sein sollten, wird die gedachte Gebühr um $^1/_8$ für jede Tonne grösserer Tragfähigkeit erhöht.

Den für 2 Kuppelwagen aufgestellten Tarifen und Bedingungen sind auch diejenigen Güter unterworfen, welche in Wagen

von mehr als 6,50 m Länge verladen werden, sofern der Umfang der Güter selbst die Verwendung solcher besonders langen Wagen erforderlich macht.

Der Versender kann auf seine Gefahr und unter Berücksichtigung der Betriebssicherheit und der Erhaltung des Eisenbahnmaterials die Ladung von Kuppelwagen durch andere nach derselben Bestimmungsstation gehende Güter vervollständigen.

Alle vorgedachten Mindestgebühren kommen nur dann zur Erhebung, wenn das Gewicht des zu befördernden Gutes, vervielfältigt mit der kilometrischen Gebühr für diejenige Klasse, zu welcher die Güter gehören, einen niedrigeren Satz ergibt, als die gedachten Mindestgebühren pro Wagen und Kilometer; falls die nach dem Gewicht zu berechnende Gebühr sich höher stellt, so kommt dieser letztere anstatt jener Mindestgebühr zur Erhebung.

Falls der Versender für den Transport eines Gutes, welches die Zusammenladung mit anderen gestattet, die Verwendung eines besonderen Wagens zu ausschliesslicher Benutzung verlangt, so erhöht sich die nach den oben gegebenen Vorschriften berechnete Fracht um 10 pCt.

Art. 68. Rücktransport leerer Gefässe. Bei solchen als Frachtgut beförderten leeren Gefässen, welche in den letzten 4 Monaten zum Eil- oder Frachtguttransport auf der Eisenbahn verwendet worden sind, wird — unter Beobachtung der von der Eisenbahnverwaltung zu gebenden besonderen Vorschriften — die Fracht von Gütern der 6. Klasse für leere Säcke und die Fracht von Gütern der 4. Klasse (Frachtgut) für andere Gefässe berechnet, ohne Rücksicht auf die Bestimmungen der Artikel 67 und 97, sofern der Rücktransport auf der Route des Hintransportes erfolgt und die Sendung an den ursprünglichen Versender der vollen Gefässe gerichtet ist.

Gefässe, welchen die Berechnung nach der 4. Klasse zu Gute kommt, sind: Weinfässer, kleine und grosse Kübel, Fässer, Kisten, grosse Seidenkisten, Fässchen, Zuber, Tonnen, Botttiche, Butterfässer, alle Arten Körbe, Vogelbauer, Körbe und andere Gefässe aus Weiden, Zinngefässe, grosse Flaschen, mit Stroh umwickelte Glasgefässe, letztere sofern sie in Kisten oder Körben verpackt sind und bei Wagenladungen auch unverpackt.

Die mit leeren Weinfässern und Weinflaschen, welche innerhalb eines Zeitraumes von 4 Monaten zurückgesendet werden, beladenen Privatwagen geniessen die Fracht der 4. Klasse und werden mit den auf ihnen verladenen Gefässen zur Berechnung gezogen.

Leere, als Frachtgut nach den betreffenden Produktionsorten zur Füllung mit Branntwein, Alkohol, Oel, Wein, Mehl, frischen Weinbeeren und Essig gehende Gefässe, Körbe für Kokons, Schwefelsäureballons, Flaschen zu Wein und Mineralwässern werden auf Grund der bezüglichen Tarife zur Frachtberechnung herangezogen; sofern sie aber innerhalb eines Monats, mit den obengedachten Gütern angefüllt, zur ursprünglichen Versandstation zurückkehren, wird für sie — im Erstattungswege — der Frachtsatz für leer zurückgehende Gefässe zugestanden.

Die Erstattung erfolgt unter Abrechnung des Betrages der Fracht für diejenige Sendung, mit welcher die Gefässe voll zurückkommen.

Art. 69. Be- und Entladung. Die Be- und Entladung der Güter aller Klassen wird in der Regel durch die Verwaltung ausgeführt.

Die Beladung umfasst die Fortschaffung der Güter von dem Ort, wohin sie der Versender zufolge Anordnung des Stationsvorstandes bringen muss, und das Verladen derselben in die Wagen; die Entladung umfasst die Entfernung der Güter aus den Wagen und die Beförderung derselben nach denjenigen Räumen oder Orten, wo die Uebergabe an die Empfänger stattfindet.

Sofern die Verwaltung zur Erleichterung der Be- oder Entladung vorschreiben sollte, dass die Privatwagen oder Karren, auf welchen die Güter nach oder von der Station geschafft werden, bis unmittelbar an die Eisenbahnwagen gefahren werden, so erfolgen die gedachten Manipulationen von den Wagen und Karren in die Waggons und umgekehrt. Die zur Verstauung und ordnungsmässigen Vertheilung der Güter auf die Privatwagen und Karren erforderlichen Manipulationen sind stets Sache des Empfängers.

Der Verwaltung bleibt es überlassen, zu bestimmen, in welchem Umfange und wo die Be- und Entladung auf Gefahr und Kosten der Versender und Empfänger erfolgen kann oder muss; in diesen Fällen, sowie in den in der Anmerkung c zum Art. 63 vorgesehenen vermindert sich die im Tarif bestimmte feste Gebühr um 0,51 L. für die Tonne und jede Be- oder Entladung.

Die Verpflichtung der Verwaltung ist erfüllt, sobald die Wagen auf einen Platz gestellt sind, zu welchem man gelangen und wo die Be- oder Entladung ausgeführt werden kann.

Für die Be- oder Entladung der Güter auf Gefahr und Kosten der Versender oder Empfänger gelten folgende Vorschriften:

a) für den Versand: die Wagen müssen innerhalb 24 Stunden nach ihrer Laderechtstellung vollständig beladen sein;

b) für den Empfang: die Wagen müssen innerhalb der für die Abholung der Güter festgesetzten Frist vollständig entladen sein;

c) sofern der Versender oder Empfänger nicht rechtzeitig die vollständige Auf- oder Entladung der Güter besorgt, ist die Verwaltung berechtigt, die Wagen durch eigene Organe entleeren zu lassen und für die Verladung der Güter die bezügliche Gebühr von 0,51 L. für jede Tonne und jede Manipulation, sowie ausserdem noch Lagergelder (117) zu erheben;

d) der Versender wie der Empfänger müssen sich allen Anordnungen und Vorsichtsmassregeln unterwerfen, welche der Stationsvorstand im Interesse des Betriebes und der Erhaltung des Materials trifft.

Die Ausführung der Be- oder Entladung durch den Versender oder Empfänger muss aus dem Frachtbrief ersichtlich sein.

Art. 70. Lieferfristen. Die Lieferungszeit setzt sich — vorbehaltlich der Ausnahme für die im Art. 102 erwähnten Güter — zusammen: aus einer Expeditionsfrist von 24 Stunden für die grösseren und von 36 Stunden für die kleineren Stationen und aus einer Transportfrist von 24 Stunden für jede auch nur angefangenen 125 km, wobei der Tag der Ankunft und die staatlich anerkannten Festtage (1) nicht mitgerechnet werden, sofern dieselben auf den Abfahrts- oder Ankunftstag fallen.

Die gedachte Frist beginnt mit der Mitternacht, welche auf die aus dem Aufnahmeschein ersichtliche Stunde der vollendeten Auflieferung folgt, und ruht während der Zeit, in welcher die Güter wegen Erfüllung der steueramtlichen Förmlichkeiten oder aus andern von der Thätigkeit der Verwaltung unabhängigen Ursachen festliegen.

Die Lieferfristen werden verlängert:

a) um 18 Stunden für jeden Gebirgsübergang, bei welchem Steigungen von mehr als 1 : 50 zu überwinden sind;

b) um 12 Stunden für jeden Uebergang auf Linien fremder Verwaltungen;

c) um 6 Stunden für jeden Uebergang von einer Linie zu einer andern derselben Verwaltung, falls das Gut auf der Uebergangsstation umgeladen werden muss.

Für die nach der Wohnung zu befördernden Sendungen wird zu den obengedachten Lieferungsfristen die für eine solche Beförderung erforderliche Zeit hinzugerechnet.

Art. 71. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände. Von der Beförderung als Frachtgut sind ausgeschlossen:

a) baares Geld, Pretiosen oder als solche angesehene Gegenstände und lebende Kokons;

b) Todtenbahren, Todtenasche und Leichentheile;

c) schnellem Verderben ausgesetzte Gegenstände;

d) Nitroglycerin, pikrinsaure Salze, Feuerwerkskörper und andere Gegenstände, welche sich von selbst oder durch einfache Reibung entzünden;

e) Gegenstände, welche das festgesetzte Ladeprofil überschreiten;

f) Güter, deren Einfuhr, Ausfuhr oder Transport durch sanitäre, polizeiliche oder sonstige Vorschriften verboten ist.

(Fortsetzung folgt.)

Georg Kieffer, Köln u. Berlin NW.
Fabr. v. Westons, Eades, Moores, Seil- und
Schnell - Flaschenzügen
Kabel, Winden, Kranen, Speisen-, Waaren- u. Personen-Aufzügen.
Verzahnte Kettenräder
calibrirte Ketten
Schiffs- u. Kranenketten.

Gesucht eine gebrauchte, aber noch gut erhaltene **Drehscheibe für Güterwagen**. Offerten mit Preisangabe und Konstructionsskizze an **Hennicke & Goos**, Civilingenieure, Hamburg.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von S. Jourdan in Mainz, betr. Pauspapier ohne Oel, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Für den Verkehr mit Elz, Hadamar und Staffel einer- und den Stationen Nuenen-Tongelré und Roermond andererseits findet ab 15. Oktober d. J. eine direkte Expedition nicht mehr statt.

2. Nachtrag II zum Heft II vom 1. Februar 1884 (Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn), enthaltend Frachtsätze für Nymegen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), ermässigte Frachten des Ausnahmetarifs für Holz bezw. für Seefische im Verkehre mit Heidelberg, ermässigte Frachten für den Verkehr zwischen Eindhoven einer- und Heidelberg andererseits, sowie ein verändertes Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs B (für Holz). Preis 10 ₰.

3. Nachtrag II zu Heft III vom 1. Februar 1884 (Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn), enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Nymegen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Aufnahme der Stationen Hainstadt und Messel der Hessischen Ludwigsbahn in den Verkehr, sowie ein verändertes Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs B (für Holz). Preis 10 ₰.

4. Nachtrag I zu Heft IV vom 1. Februar 1884 (Verkehr mit Stationen der Pfalzbahnen), enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit Nymegen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Frachtsätze für den Verkehr zwischen Tilburg einer- und Neustadt a. d. H. andererseits, Aufnahme der Station Kaiserslautern (Westbahnhof) in den Verkehr, ein verändertes Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs B (für Holz) sowie anderweite Klassifikation der Ausnahmetarife 1—12. Preis 15 ₰.

5. Nachtrag I zu Heft V vom 1. Februar 1884 (Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg), enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit Nymegen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch). Gratis.

6. Nachtrag III zu Heft VI vom 1. Februar 1884 (Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahnen), enthaltend Ausnahmetarif No. 13 für die Güter des Spezialtarifs III, Frachtsätze für die Station Nymegen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), anderweite Frachtsätze für verschiedene Badische Stationen, anderweite Frachtsätze für die im Ausnahmetarif 12 aufgenommenen Artikel, Ausnahmetarif C für die Beförderung von Holz etc., Ausnahmetarif B für besondere Artikel, Ausnahmetarif F für die Beförderung von Torfstreu, Aenderung der Frachten des Ausnahmetarifs D (Seefische) für Heidelberg, anderweite Klassifikation der Ausnahmetarife 1—12 sowie ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Eindhoven und Heidelberg. Preis 35 ₰.

7. Nachtrag II zu Heft VII vom 1. Februar 1884 (Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatsbahn), enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit Nymegen, Station der Königlichen Eisenbahn-Direktion (linksrheinisch), anderweitige Frachtsätze für die Station Friedrichshafen, anderweite Nomenklatur des Ausnahmetarifs C (für Holz) sowie anderweite Klassifikation der Ausnahmetarife 1—12. Preis 20 ₰.

b) Niederländisch-Schweizerischer Verkehr.

8. Heft I enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Niederländischen Rheinbahn, der Holländischen Eisenbahngesellschaft sowie für den Verkehr mit Nymegen, Station der Königlichen Eisenbahn-Direktion (linksrheinisch) einerseits und Basel (Centralbahnhof und Badischer Bahnhof), Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut, sowie den Bodenseeufer-Stationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach andererseits unter Aufhebung der Frachten des Heftes I vom 1. Februar 1884 (Preis 25 ₰).

Soweit durch die vorbezeichneten Tarife Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachten noch bis zum 15. Oktober d. J. bestehen.

Köln, den 30. August 1885. (1835)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. September cr. treten direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Karow und Waren der Mecklenburgischen Südbahn und der Station Wittenberge via Ludwigslust in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Altona, den 26. August 1885. (1836)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der Centralverwaltung
für Sekundärbahnen in Berlin.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zu dem vom 15. Mai 1882 ab gültigen Ostseeverband-Gütertarif tritt am 1. September cr. der Nachtrag X in Kraft, welcher unter Anderem eine Bestimmung über eilgutmässige Beförderung leichtverderblicher Gegenstände zu Frachtgutsätzen enthält.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Altona, den 27. August 1885. (1837)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

An Stelle der im Tarife für den **Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn** vom 1. November 1884 enthaltenen Frachtsätze für Eisenach (Werrabahn) treten von jetzt ab bis zur tarifmässigen Durchführung die im Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr vom 1. August 1885 enthaltenen Frachtsätze für Eisenach (Thür.); ausgenommen sind die Stationen der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und der Prag-Duxer Bahn.

Prag, am 29. August 1885. (1838)

Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. September a. c. tritt ein Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. August 1885 für Grosshornvieh in Wagenladungen im Verkehre ab Galizien und den Stationen Krakau und Oswiecim der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien (St. Marx) via Süssenbrunn und gleichzeitig ein Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. Juli 1884 für Hornvieh-Transporte in Wagenladungen von Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach St. Marx via Süssenbrunn in Wirksamkeit.

Exemplare dieser Tarifnachträge können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden.

Wien, den 22. August 1885. (1839)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Getreide etc. (Ausnahmetarif No. 9) exkl. Mehl und Mahlprodukte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Wien (Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., K. F. J. B., und Oe. N. W. B.) transit	1,40 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Wien etc. transit	1,75 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 27. August 1885. (1840)

K. K. pr. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. In den mit 1. September cr. in Kraft tretenden Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden Elbkai sind folgende Berichtigungen vor in Verwendungnahme derselben in den Ausnahmetarifen No. 9 (für Getreide etc.) bei den Stationen der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen durchzuführen.

Die Frachtsätze haben richtig zu heissen im Tarife Ungarn-Laube auf Seite 63 bei Csikeria 3,31 ℳ, auf Seite 115 bei Batajnicza 3,32 ℳ, auf Seite 117 bei Uj-Pazua 3,31 ℳ, ferner im Tarife Ungarn-Dresden Elbkai auf Seite 57 bei Csikeria 3,66 ℳ, auf Seite 112 bei Batajnicza 3,67 ℳ und auf Seite 114 bei Uj-Pazua 3,66 ℳ.

Wien, den 28. August 1885. (1841)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 15. Oktober d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehr in Kraft, welcher verschiedene Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen, sowie neue Bestimmungen über Ausgabe von Arbeiter-Billets, über Abonnements-Fahrpreise und sonstige Fahrpreisermässigungen, über die Beförderung von Marktgut und ferner auch einzelne Fahrpreis-Erhöhungen enthält.

Auskunft ertheilt unser Centralbüreau hier.

Aachen, den 1. September 1885. (1842)

Die Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. September 1885 tritt der Nachtrag V zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig vom 1. Februar 1883, in Wirksamkeit.

Exemplare hiervon liegen bei den Stationen, sowie bei der Unterzeichneten zur Einsichtnahme beziehungsweise zum Bezuge bereit.

Wien, am 26. August 1885. (1843)

Die Centralverwaltung.

Der

Eisenbahn-Werkmeister.

Ein Lehr- und Handbuch zur Vorbereitung für das Werkmeisterexamen und zum Dienstgebrauch für Werkmeister, Maschinentechniker, Materialien-Verwaltungsbeamte, Vorarbeiter etc. Nach den Ministerial-Vorschriften zusammengestellt und bearbeitet von **J. Bock**, Kgl. Eisenb.-Secr. und Bür.-Vorsteher und **W. Scholz**, Kgl. Eisenbahn-Werkmeister. Broschirt ca. 600 Seiten mit ca. 300 Abbildungen. Preis 8 ℳ. Zu beziehen durch **J. Bock**, Königsberg i./Pr., Philosophendammgasse No. 5.

Federringe

einfache und doppelte
zu Schrauben-Sicherungen für Eisen-, Kohlen- und Pferdebahnen

fertigt als Specialität
Gustav Pickhardt,
Fabrik technischer Drahtwaaren
in Hagen i/W.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, — Eingetragene Schutzmarke (F. G. NEPTUN) — Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

Warnung!

EF. SOENNECKEN BONN GES. GESCHÜTZT

Da wiederholt Nachahmungen unserer *Rundschrift-Federn und Hefte* in geringer Qualität u. unter trügerischen Anpreisungen feilgeboten werden, so halten wir es für unsere Pflicht, vor deren Ankauf ausdrücklich zu warnen u. darauf aufmerksam zu machen, dass die **echten** Rundschriftfedern den Namen
„F. SOENNECKEN"
tragen.
F. Soennecken's Verlag, Bonn, Berlin, Leipzig.

Joseph Vögele,
Mannheim.

Gegründet 1842.

Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren,
Signalstellungen
für Haupt- und Secundärbahnen.
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

Beilage zum deutschen Eisenbahn-Termin-Kalender.

Soeben erschienen! Wird an die Besteller des Kalenders direkt versandt. Einzelne Exemplare werden ausnahmsweise zum Preise von 1,25 *M.* abgegeben von der
Expedition „der Rangliste der Baubeamten" in Saarbrücken.

Circuliröfen
Patent Hohenzollern No. 1136.

40° 250° 104° 118° 41° 128° 40° 155° 46° 203° 110° 41° 56°

Diese Oefen werden für Werkstätten und Säle in 4 Grössen hergestellt und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes um 10° Cels. einer für

5000 cbm Inhalt	mit	800 mm	Durchm.
3500 „	„	„ 650	„	„
2000 „	„	„ 500	„	„
1000 „	„	„ 350	„	„

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und sind bereits weit über 1000 Stück im Betrieb.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei in Plagwitz-Leipzig.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

UNION
Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen.
Eisenbahnschienen und Pferdebahnschienen aus Bessemerstahl und Flussstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- u. Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemerstahl, Martinstahl u. Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Geschosse.

Schmiedestücke jeder Art aus Eisen und Stahl, geschmiedet und bearbeitet.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl.
Hufstab-, Mutter-, Felgen-, Reifen & Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen etc. — Nach unserem Profilbuch und für die Normalprofile nach dem deutschen Normalprofilbuch. Unser Profilbuch senden wir auf Verlangen gern zu.
Kesselbleche in Prima-, Feinkorn-, Holzkohlen-, Lowmoor-, Flusseisen-, Martinstahl & Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke **aller Art, gepresst oder geschweisst.**
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.

No. 69. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. September 1885.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der zu Budapest am 24., 25. und 26. August 1885 abgehaltenen **Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Verhandelt Budapest, am 24. August 1885.

Die von der geschäftsführenden Direktion einberufene ordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, zu welcher sich die in dem am Schlusse dieses Protokolles abgedruckten Verzeichnisse namentlich aufgeführten Herren Abgeordneten und Gäste eingefunden hatten, trat heute in dem Parlamentsgebäude hierselbst zusammen.

Namens der geschäftsführenden Direktion übernimmt Herr Präsident Wex den Vorsitz, der Vereinssekretär Martin das Schriftführeramt.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung, indem er die Erschienenen willkommen heisst, und theilt hiernächst mit, dass der Königlich Ungarische Herr Kommunikationsminister, Baron Kemény, Excellenz, im Saale anwesend sei, um die Herren Deputirten zu begrüssen.

Der Herr Minister richtet hierauf an die von den Sitzen sich erhebende Versammlung folgende Ansprache:

Er gebe seiner Freude darüber Ausdruck, dass die hervorragende Korporation des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Ungarns Hauptstadt zum Berathungsorte gewählt habe. Bevor indessen die Generalversammlung zu ihrer nützlichen und ernsten Arbeit schreite, bitte er, ihm gestatten zu wollen, die Erschienenen aus vollem Herzen zu begrüssen. Jedes Zeitalter habe seinen eigenen Charakter und er glaube, ohne Gefahr zu laufen dementirt zu werden, behaupten zu dürfen, es sei einer der Charakterzüge der jüngsten Zeit, dass dieselbe der Entwickelung des Kommunikationswesens gewidmet sei. Wenn man von der Entwickelung des Kommunikationswesens spreche, so sei darunter in erster Reihe das Eisenbahnwesen gemeint. Alle die Herren, die gekommen, um an den Arbeiten der Generalversammlung theil zu nehmen, seien die berufenen Förderer der modernen Civilisation, der Civilisation des 19. Jahrhunderts, und es möge ihm gestattet sein, die Herren Deputirten als solche Förderer der modernen Civilisation zu begrüssen. Er thue dies aus vollem Herzen, zumal auch er berufen sei, an der Entwickelung und Förderung des Kommunikationswesens aktiv Theil zu nehmen. Er widme sich gern und mit grösstem Eifer dieser Aufgabe und fühle sich geehrt, an den Arbeiten der Eisenbahnfachmänner theilnehmen zu dürfen. Er wünsche, dass die Berathungen der Generalversammlung von Erfolg begleitet sein mögen und heisse sämmtliche Herren nochmals herzlich willkommen.

Der Herr Vorsitzende dankt namens der Generalversammlung für die dem Vereine und dessen Arbeiten gewidmeten freundlichen und anerkennenden Worte und Wünsche, und bittet den Herrn Minister, insoweit es seine Zeit gestatte, an den Verhandlungen der Generalversammlung theilnehmen zu wollen.

Es wird nunmehr in die Tagesordnung eingetreten.

1 der Tagesordnung. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Zeit von Mitte Juli 1884 bis Anfang August 1885.

Zu Pos. 1. Firmenänderung,
zu Pos. 2. Vertretung im Vereine nach Massgabe des § 4 des Vereinstatuts,
zu Pos. 3. Betriebsübernahme anderer Bahnen,
zu Pos. 4. Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder,
zu Pos. 5. Aufnahme neuer Mitglieder,
zu Pos. 6. Anschluss von Bahnen an den Verein nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts
nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

Zu Pos. 7. Verzeichniss der Vereinsmitglieder erhält Herr Direktor Münch (Ludwigsbahn) das Wort, um an die Mittheilung, dass am 7. Dezember d. J. der Tag wiederkehre, an dem vor 50 Jahren die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth), die erste Lokomotiveisenbahn Deutschlands, dem Verkehre übergeben und dass von seiten der Gesellschaftsvorstände die festliche Begehung dieses Tages beschlossen worden sei, die herzliche Einladung (vorbehaltlich der demnächst ergehenden formellen Einladung) an die Vereinsverwaltungen zu knüpfen, an dem Jubiläumsfeste theilnehmen zu wollen.

Die Versammlung nimmt von diesen Mittheilungen Kenntniss.

Zu Pos. 8. Vereinsstatut berichtet Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein (geschäftsführende Direktion) in seinem einleitenden Vortrage, dass die geschäftsführende Direktion nach bisheriger Praxis neu eröffnete Strecken, sofern sie den Voraussetzungen des § 2 No. 3 b—f des

Vereinsstatuts entsprachen, auf Grund der Bestimmung in Ziffer 2 des § 3 a. a. O. ohne weiteres den Vereins-Bahnstrecken zugerechnet habe, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie sich im Eigenthume der betriebsführenden Vereinsverwaltung befanden oder nicht, ob ihre Ausdehnung weniger als 50 km oder mehr als 50 km betrug, und dass nur in dem Falle, wenn nicht allen Erfordernissen unter 3 b—f in § 2 des Vereinsstatuts entsprochen worden sei, die Zurechnung auf Grund der Bestimmungen in Ziffer 5 des § 2 und Ziffer 1 in § 3 a. a. O. stattgefunden habe. Die neuerdings aufgetretene Meinungsverschiedenheit bestehe nun darin, dass nach der Auffassung der Mehrheit der Kommission das letztere Zurechnungsverfahren auch für den Fall Platz zu greifen habe, dass die zuzurechnenden Strecken, sofern sie unter 50 km, nicht im Eigenthume der betriebsführenden Vereinsverwaltung sich befinden, ferner, dass es in betreff solcher Strecken von 50 oder über 50 km überhaupt an einer die Zurechnung ermöglichenden Bestimmung im Vereinsstatut fehle.

Um solche Strecken handle es sich aber bei der in dem Jahresberichte erwähnten Barcs-Pakraczer Lokalbahn bezw. bei den von der Holländischen Bahn in Betrieb genommenen Bahnen Winterswyk-Zevenaar und Deutichem-Ruurloo, über deren Zurechnung zu den Vereins-Bahnstrecken die geschäftsführende Direktion Beschluss zu fassen bittet, indem sie gleichzeitig anheimstellt, ob nicht bis dahin, dass die vorhandene Lücke im Vereinsstatut beseitigt sei, auch die Zurechnung der in fremdem Eigenthume stehenden Strecken von 50 km und darüber entweder ohne weiteres (wie bisher), oder auf Grund der Festsetzungen in Ziffer 5 des § 2 und Ziffer 1 des § 3 des Vereinsstatuts erfolgen solle.

Da das Wort nicht gewünscht wird, so wird zur Abstimmung geschritten und zunächst der Antrag der Südbahn, dass die Strecken der Barcs-Pakraczer Lokalbahn vom Tage der Betriebseröffnung ab, ferner der Antrag der Holländischen Eisenbahn, dass die Strecken Winterswyk-Zevenaar und Deutichem-Ruurloo den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden möchten, ohne Widerspruch angenommen.

In Erledigung des von der geschäftsführenden Direktion gestellten generellen Antrages ermächtigt die Generalversammlung auf Vorschlag des Herrn Ober-Finanzraths von der Planitz (Sächsische Staatsbahn) die geschäftsführende Direktion, bis zur definitiven Ordnung der Angelegenheit durch Abänderung etc. des Vereinsstatuts die Zurechnung neuer Strecken mit fremden Eigenthümern zu den Vereinsbahnstrecken, sofern sie den Voraussetzungen unter Ziffer 2 in § 3 des Vereinsstatuts entsprechen, ohne Rücksicht auf ihre Ausdehnung und ihre Eigenthums-Verhältnisse ausnahmslos in der früher üblichen Weise, d. h. ohne weiteres, auszusprechen.

Zu Pos. 9. Vereinskarten-Reglement,
zu Pos. 10. Vereins-Betriebsreglement,
zu Pos. 11. Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement,
zu Pos. 12. Verschleppungs-Uebereinkommen,
zu Pos. 13. Verzeichniss der Lieferfrist-Verlängerungen,
zu Pos. 14. Verzeichniss gleichnamiger Stationen,
zu Pos. 15. Vereins-Abrechnungsstelle,
zu Pos. 16 Vereins-Wagenregulativ,
zu Pos. 17. Vereins-Kilometerzeiger,
zu Pos. 18. Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse,
zu Pos. 19. Adressen-Verzeichniss der Wagenverwaltungen,
zu Pos. 20. Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthums-Merkmale der Eisenbahn-Güterwagen,
zu Pos. 21. Verzeichniss der Maximal-Radstände,
zu Pos. 22. Maximal-Ladeprofile,
zu Pos. 23. Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr,
zu Pos. 24. Technische Vereinbarungen,
zu Pos. 25. Grundzüge für Sekundärbahnen,
zu Pos. 26. Klassifikation von Eisen und Stahl
findet sich nichts zu bemerken.

Zu Pos. 27. Prämiirung von Erfindungen.

Da weder der Herr Vorsitzende der Prämiirungs-Kommission noch dessen Stellvertreter in der Generalversammlung anwesend sind, so verzichtet dieselbe auf eine mündliche Berichterstattung. Von dem Herrn Vorsitzenden wird konstatirt, dass das Resultat der letzten Preisausschreibung sowohl durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht, als auch durch Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion allen Vereinsverwaltungen mitgetheilt worden ist, und dass die von der Kommission bewilligten Preise vertheilt sind.

Zu Pos. 28. Vereinszeitung und technisches Organ des Vereins,
zu Pos. 29. Vereinsstatistik,
zu Pos. 30. Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbiditäts-Verhältnisse des Beamten-Personals,
zu Pos. 31. Statistik über die Dauer der Schienen
findet die Versammlung nichts zu bemerken.

Zu Pos. 32. Kombinirbare Rundreisebillete bringt der Herr Vorsitzende eine ihm heute zugegangene schriftliche Erklärung des Herrn Vertreters der Rumänischen Staatsbahn zur Verlesung, dahin gehend, dass die Preise der betreffenden Koupons der Rumänischen Staatsbahn bis zum Schlusse des Monats Oktober d. J. angemessen ermässigt werden sollen.

Die Versammlung nimmt von dieser Erklärung Kenntniss und erachtet die Angelegenheit damit für erledigt.

Zu Pos. 33. Betheiligung des Vereins an den Bestrebungen der Aktien-Gesellschaft „Eureka"
ist nichts zu bemerken.

Zu Pos. 34. Vereinskasse,
ersucht der Herr Vorsitzende die Verwaltungen
der Ungarischen Westbahn und der
Oldenburgischen Staatsbahn,
sich der Prüfung der Vereinskassenrechnung zu unterziehen und der Generalversammlung über das Ergebniss der Prüfung bei No. XXI der Tagesordnung Bericht erstatten zu wollen.

Zu Pos. 35. Pensionsfonds für Vereinsbeamte,
zu Pos. 36. Ständige Kommissionen,
zu Pos. 37. Thätigkeit der Kommissionen
nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

II der Tagesordnung. Anträge verschiedener Verwaltungen, betreffend die Abänderung des § 6 Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten".

Die Kommission, namens welcher Herr Ober-Regierungsrath Schneider (Badische Staatsbahn) berichtet, empfiehlt, den Abs. 1 der „Bestimmungen etc." in folgender Fassung anderweit festzustellen:

„Die kombinirbaren Rundreisebillete werden während des ganzen Jahres ausgegeben, jedoch nur in dem Falle, wenn die Summe der Entfernungen sämmtlicher Kouponstrecken mindestens 600 km beträgt. Die Gültigkeitsdauer dieser Billete beträgt 45 Tage."

Es sollen hierdurch die Anträge Erledigung finden, welche dahin gehen,

a) dass die kombinirten Billete das ganze Jahr hindurch zur Ausgabe gelangen,
b) dass die vorgeschriebene Minimal-Entfernung von 600 km auf 400 km herabgesetzt, und
c) dass die Gültigkeitsdauer der Billete nach Massgabe der Länge des zurückzulegenden Weges angemessen abgestuft werde.

Zu dem Antrage unter a) wird das Wort nicht gewünscht, derselbe ohne Debatte angenommen.

Zu dem Antrage unter litt. b) nimmt Herr Ober-Finanzrath Dopffel (Württembergische Staatsbahn) den Antrag seiner Verwaltung auf Ermässigung der Entfernungsziffer von 600 auf 400 km wieder auf, den er mit den aus dem Publikum wiederholt und dringend laut gewordenen Wünschen motivirt.

Diesem Antrage wird jedoch von Herrn Regierungsrath Dr. Panthel (K. E.-D. Frankfurt a/M.) widersprochen, welcher empfiehlt, an dem Antrage der Kommission festzuhalten, der mit den in dem grössten Theile des Vereinsgebietes bestehenden Bedürfnissen übereinstimme.

Die Diskussion wird geschlossen, in hierauf folgender Abstimmung der Antrag der Württembergischen Staatsbahn abgelehnt, der Antrag der Kommission angenommen.

Zu litt. c) der Anträge macht Herr Regierungsrath Lavale (Pfälzische Bahnen) darauf aufmerksam, dass eine stufenweise Erhöhung der Gültigkeitsdauer nach Massgabe der zunehmenden Entfernungen den Wünschen und Bedürfnissen des Publikums mehr entspreche, als die von der Kommission in Vorschlag gebrachte feste, für alle Entfernungen gleichbleibende Gültigkeitsdauer. Die mit dem Hinweise auf die nothwendigen Kontrollmassregeln begründeten Bedenken gegen eine stufenweise Festsetzung der Gültigkeitsdauer hält er nicht für begründet, da die gleichen Kontrollmassregeln auch bei einheitlicher Festsetzung der Gültigkeitsdauer nothwendig seien. Der Herr Redner empfiehlt schliesslich eine Modifikation des Kommissionsvorschlages dahin, dass die Gültigkeitsdauer bei Entfernungen über 2 000 km auf 60 Tage erhöht werde.

Das letztere Amendement wird angenommen und mit dieser Modifikation auch der Kommissionsantrag.

Die am Schlusse des Kommissionsberichts abgedruckte neue Bestimmung wird hiernach, zugleich in Berücksichtigung eines redaktionellen Vorschlages des Herrn Ober-Finanzrath von der Planitz (Sächsische Staatsbahn) anderweit wie folgt festgestellt:

„Die kombinirbaren Rundreisebillete werden während des ganzen Jahres ausgegeben. Die Ausgabe derselben erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Summe der Entfernungen sämmtlicher Kouponstrecken mindestens 600 km beträgt. Die Gültigkeitsdauer dieser Billete beträgt 45 Tage, bei Rundreisen von über 2 000 km 60 Tage.“

Die Generalversammlung spricht gleichzeitig die Dringlichkeit für den gefassten Beschluss aus und setzt die Frist für die Abgabe schriftlicher Erklärungen bezw. zur Erhebung von Widerspruch (§§ 19 und 20 des Vereinsstatuts) auf 14 Tage fest.

III der Tagesordnung. Antrag der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Ergänzung des § 6 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten.“

Nach dem durch Herrn Regierungsrath Dr. Panthel (K. E.-D. Frankfurt a/M.) zum Vortrag gebrachten Kommissionsberichte soll in § 6 der „Bestimmungen etc.“ zugesetzt werden:

„Desgleichen können Dampfschiffs- und Fuhrwerksstrecken nach Vereinbarung der betreffenden Eisenbahnverwaltung mit den Unternehmern in einen Eisenbahnkoupon mit aufgenommen werden, wenn ein Reiseort von einer Bahnstation der Rundtour aus nur mittelst Benutzung anschliessender Dampfschiffs- oder Fuhrwerksverbindungen zu erreichen ist. Der auf solchen Strecken zurückzulegende Weg darf in die Minimal-Kilometerzahl der Rundreisebillete nicht aufgenommen werden.“

Nach Ansicht des Herrn Präsidenten von Hieronymi (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) liegt in dem Antrage insofern eine Beschränkung, als eine, an beiden Enden an Eisenbahnen anschliessende Dampfschiffsstrecke von der beabsichtigten Vergünstigung ausgeschlossen bleiben würde, er stellt deshalb das Amendement, dass in dem vorstehenden Antrage hinter den Worten „zu erreichen ist“ eingeschaltet werde:

„oder wenn die Reise zwischen zwei Bahnstationen der Rundtour mittelst Dampfschiffs oder Fuhrwerks in kürzerer Zeit zurückgelegt werden kann, als mit der Eisenbahn.“

Nachdem in Erledigung einer Anfrage des Herrn Direktor Becké (Unter-Elbesche Eisenbahn) von dem Herrn Kommissionsreferenten bemerkt worden war, dass es zulässig sein würde, beispielsweise einen Koupon aufzulegen, welcher Eisenbahnstrecken bis Hamburg und eine Dampfschiffstrecke von Hamburg bis Helgoland einschliesst, nachdem ferner seitens des Herrn Ober-Regierungsrath Becher (K. E.-D. Altona) das Recht hierzu ausdrücklich für seine Verwaltung in Anspruch genommen worden war, stellt Herr Direktor Becké den Antrag, Bestimmung dahin zu treffen, dass die Aufnahme von Dampfschiffstrecken in den Rundreiseverkehr, welche eine Konkurrenz gegen andere, von Eisenbahnverwaltungen betriebenen und in den Rundreiseverkehr bereits einbezogenen Dampfschiffstrecken bilden, nur mit Genehmigung derjenigen Verwaltung zulässig sein soll, in deren Koupons die erstere Dampfschiffstrecke aufgenommen worden ist, und formulirt seinen Antrag dahin, am Schlusse des Kommissionsantrages zuzusetzen:

„Dampfschiffstrecken, welche als Konkurrenzlinien der von Eisenbahnverwaltungen betriebenen Dampfschiffslinien anzusehen sind, sind in den Rundreiseverkehr nur mit Genehmigung der betreffenden konkurrenzirten Verwaltung aufzunehmen.“

Gegen diesen Antrag wenden sich die Herren Präsident Kranold (K. E.-D. Breslau) und Ober-Regierungsrath Becher (K. E.-D. Altona) mit der Begründung, dass die Einrichtung der kombinirten Rundreisebillete in erster Linie den Bedürfnissen des Publikums zu dienen habe, der letztere Herr Redner bemerkt ferner, dass er für den Fall der Annahme des Antrages des Herrn Direktor Becké beantragen müsse, dass die Frage der Zulässigkeit der Koupons No. 705 und 956 auf Grund der heutigen Verhandlungen und Beschlüsse von neuem geprüft werde.

Herr Geheimrath Eisenlohr (Badische Staatsbahn) beantragt, veranlasst durch das Amendement des Herrn Präsidenten von Hieronymi, in dem Kommissionsantrage den Zwischensatz von „wenn ein Reiseort etc.“ ab bis „zu erreichen ist“ zu streichen. Für den Fall der Annahme dieses Antrages erklärt Herr Präsident von Hieronymi seinen Antrag zurückziehen zu wollen.

Die Diskussion wird geschlossen und in hierauf folgender Abstimmung der Antrag des Herrn Geheimrath Eisenlohr angenommen, womit sich der Antrag des Herrn Präsidenten von Hieronymi erledigt.

Nunmehr wird zur Abstimmung über das Amendement des Herrn Direktor Becké übergegangen, dasselbe aber abgelehnt, worauf auch Herr Ober-Regierungsrath Becher seinen Eventualantrag zurückzieht.

Endlich konstatirt die Generalversammlung noch in Uebereinstimmung mit der Kommission, dass durch die beschlossene neue Bestimmung die Festsetzungen in Absatz 1 der Ziffer 12 der Ausführungsvorschriften nicht berührt werden.

IV der Tagesordnung. Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend die Verausgabung von Koupons für Vereinsstrecken durch fremde, dem Vereine nicht angehörende Eisenbahnverwaltungen.

Der durch Herrn Eisenbahndirektor Simson (Elsass-Lothringische Eisenbahn) zum Vortrag gebrachte Kommissionsbericht schliesst mit dem Antrage, es möge dem § 7 der Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirten Rundreisebilleten folgende Fassung gegeben werden:

„Der Debit der kombinirten Rundreisebillete durch Reiseunternehmer ist ausgeschlossen.

Dagegen unterliegt die Ueberlassung des Debits an fremde, ausserhalb des Vereinsgebietes gelegene Bahnverwaltungen keinem Anstande. Bedingung ist jedoch hierbei, dass diese Verwaltungen rücksichtlich ihrer Anschlussstrecken ermässigte Anschlussbillets oder Koupons für kombinirbare Rundreisebillete verausgaben, und solche auf Wunsch auch an die Vereinsverwaltungen zum Debit überlassen.

Wenn die fremden Verwaltungen ihre Anschlussbillete oder Koupons für kombinirbare Rundreisebillete sämmtlichen, die kombinirbaren Rundreisebillete betreffenden Vereinsbestimmungen unterwerfen, treten dieselben in die Reihe der an dem Vereins-Rundreiseverkehr betheiligten Verwaltungen ein, indem die Koupons der betreffenden fremden Bahnen in das vereinsseitig herauszugebende Hauptverzeichniss der Koupons aufgenommen werden. Die Abgabe und Verrechnung der Koupons erfolgt direkt von Verwaltung zu Verwaltung, auch werden sämmtliche Koupons in ein Billet aufgenommen.

Die Ueberlassung des Debits an fremde, ausserhalb des Vereinsgebietes gelegene Bahnverwaltungen ist auch dann zulässig, wenn die betreffenden fremden Koupons mindestens gleiche Gültigkeitsdauer, wie die Vereinskoupons haben. In diesem Falle werden die Vereinskoupons seitens der fremden Verwaltungen durch Vermittelung einer Vereinsverwaltung bezogen und in gleicher Weise abgerechnet.

Die fremden Koupons dagegen sind von den Vereinsverwaltungen bei den betreffenden fremden Verwaltungen direkt zu bestellen und auch mit denselben abzurechnen.

Zur Erleichterung der Abrechnung werden im zweiten Falle die fremden Koupons nicht mit den Vereinskoupons in einem Billet vereinigt.“

Nach erstattetem Referate macht Herr Eisenbahndirektor Simson namens seiner Verwaltung einige Bedenken mit Rücksicht auf die Fassung der Kommissionsanträge geltend, behufs deren Behebung er folgende anderweite Fassung in Vorschlag bringt:

„Der Debit der kombinirten Rundreisebillete durch Reiseunternehmer ist ausgeschlossen.

Dagegen kann der Debit an fremde, ausserhalb des Vereinsgebietes gelegene Bahnverwaltungen unter der Bedingung überlassen werden, dass diese Verwaltungen rücksichtlich ihrer Anschlussstrecken ermässigte Anschlussbillete oder Koupons für kombinirbare Rundreisebillete mit mindestens gleicher Gültigkeitsdauer wie die Vereinskoupons, verausgaben, und solche auf Wunsch auch an die Vereinsverwaltungen zum Debit überlassen.

Wenn die fremden Verwaltungen ihre Anschlussbillete oder Koupons für kombinirbare Rundreisebillete auch sämmtlichen übrigen, die kombinirbaren Rundreisebillete betreffenden Vereinsbestimmungen unterwerfen, so treten dieselben in die Reihe der an dem Vereins-Rundreiseverkehre betheiligten Verwaltungen mit gleichen Rechten und Pflichten ein.

Unterwerfen sich dagegen die fremden Verwaltungen nicht sämmtlichen, die kombinirbaren Rundreisebillete betreffenden Vereinsbestimmungen, so werden die fremden Koupons mit den Vereinskoupons nicht in einem Billet vereinigt. Ferner werden in diesem Falle die Vereinskoupons seitens der fremden Verwaltungen nur durch Vermittelung einer Vereinsverwaltung bezogen und in gleicher Weise abgerechnet, während die fremden Koupons von den Vereinsverwaltungen auch in diesem Falle bei den betreffenden fremden Verwaltungen direkt zu bestellen und mit denselben abzurechnen sind.“

Der letztere Antrag wird angenommen, womit der Kommissionsantrag beseitigt ist.

V der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, betreffend die Gewährung von Freigepäck auf kombinirte Rundreisebillete.

Die Kommission, namens welcher Herr Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) referirt, empfiehlt, den Prinzipalantrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, welcher dahin geht, dass auf kombinirte Billete Freigepäck (25 kg für

einen Erwachsenen, 12½ kg für ein Kind) gewährt werden möge, abzulehnen, bemerkt aber gleichzeitig, dass die Mehrheit der Kommission zu diesem ablehnenden Votum sich durch die Erklärung verschiedener Kommissionsverwaltungen habe bestimmen lassen, dass die Beschlussfassung im Sinne des Antrages sich als eine Tariffrage darstelle, welche Stimmeneinheit voraussetze.

Seitens des Herrn Präsidenten Kranold (K. E.-D. Breslau) wird der Antrag seiner Verwaltung nochmals befürwortet, und empfohlen, eine Beschränkung zu beseitigen, welche der Einrichtung der kombinirten Rundreisebillete noch anhafte und welche um so weniger gerechtfertigt erscheine, als mehr als neun Zehntel aller Vereinsverwaltungen auch im gewöhnlichen Verkehre Freigepäck gewähren.

Nachdem von Herrn Geh. Regierungsrath Dr. Reinhard (Hessische Ludwigsbahn) erklärt worden war, dass es den Süddeutschen Verwaltungen aus prinzipiellen Gründen unmöglich sei, ihre Kouponpreise um den Betrag des Gepäckfreigewichts zu erhöhen, stellt Herr Präsident Kranold mit Rücksicht auf die in der Kommission vertretene Auffassung, dass die Gewährung von Freigepäck sich als eine Tariffrage darstelle, der Erwägung anheim, dem Antrage seiner Verwaltung wenigstens insoweit Rechnung tragen zu wollen, dass Freigepäck nur im Bereiche der Süddeutschen Bahnen ausgeschlossen, im übrigen Vereinsgebiete aber gewährt wird, ein Vorschlag, gegen den Herr Geh. Regierungsrath Dr. Reinhard das Bedenken geltend macht, dass gewisse Züge nicht auf den, die Grenze des Gepäckfreigewicht-Gebiets bildenden Stationen halten und dass es deshalb nicht in allen Fällen möglich sein werde, die Gepäckexpedition in rationeller Weise vorzunehmen.

Von Herrn Ober-Finanzrath Dopffel (Württembergische Staatsbahn), der gleichfalls Ablehnung des Antrages der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau empfiehlt, wird darauf aufmerksam gemacht, dass u. a. auch auf der Oldenburgischen Staatsbahn kein Freigepäck gewährt werde und dass auch in neuerer Zeit einige Oesterreichische Verwaltungen dazu übergegangen seien, unter Ermässigung ihrer Billettaxen das Freigepäck zu beseitigen.

Herr Hofrath Dr. Gross als Kommissionsreferent bemerkt, dass die Tragweite des seitens des Herrn Präsidenten Kranold modifizirten Antrages der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau sich z. Z. nicht mit Sicherheit übersehen lasse, er empfiehlt deshalb, von einer materiellen Beschlussnahme für jetzt abzusehen, den Gegenstand vielmehr der Kommission zur Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in den §§ 12 (No. 1 litt. b) und 14 des Vereinsstatuts zu überweisen.

Nachdem Herr Präsident Kranold sich mit dieser Form der Erledigung eventuell, d. h. für den Fall, dass der Prinzipalantrag seiner Verwaltung heute abgelehnt, oder dass er heute zwar angenommen, demselben aber in nachfolgender schriftlicher Abstimmung wirksam widersprochen werden sollte, einverstanden erklärt hat, wird die Diskussion geschlossen und zur Abstimmung geschritten, zunächst über den Prinzipalantrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau.

Die Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben ist zweifelhaft, es wird deshalb zur Abstimmung vermittelst Stimmzettel geschritten, welche ergibt, dass der Antrag mit 199 Stimmen gegen 93 Stimmen abgelehnt worden ist.

Nunmehr wird der inzwischen formulirte Eventualantrag des Herrn Präsidenten Kranold, den Antrag, Bestimmung dahin zu treffen:

> „Mit Ausnahme auf der Bayerischen, Württembergischen, Badischen Staatsbahn, der Elsass-Lothringischen Eisenbahn, der Main-Neckarbahn, der Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Oldenburgischen Staatsbahn, wird auf jedes kombinirte Billet für Erwachsene ein Freigepäck von 25 kg und für ein kombinirtes Kinderbillet ein Freigepäck von 12½ kg gewährt."

der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in den §§ 12 (No. 1 litt. b) und 14 des Vereinsstatuts zu überweisen, zur Abstimmung gebracht und zwar gleichfalls, da auch hier die Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben zweifelhaft bleibt, vermittelst Stimmzettel.

Das Resultat der Abstimmung ist, dass auch dieser Antrag, und zwar mit 160 gegen 125 Stimmen, abgelehnt worden ist.

(Fortsetzung folgt.)

Erbauung einer Eisenbahn in einem der Ueberschwemmung ausgesetzten Thale.

Bei der Kreuzung eines der Hochwasserüberschwemmung ausgesetzten Thales werden die Eisenbahn-Dammkronen gewöhnlich etwas höher als das höchste bekannte Hochwasser gelegt, die Böschungen des Dammes durch Deckwerke geschützt und für den Abfluss des Hochwassers eine genügende Zahl von Fluthöffnungen hergestellt. Es kommen indess vereinzelt Fälle vor, in denen es zweckmässiger ist, die Eisenbahn tief zu legen und sie der Ueberschwemmung auszusetzen.

Ein solcher Fall liegt bei der im Bau begriffenen Eisenbahn von La Flèche nach Saumur vor, welche vor dem Anschluss unterhalb des Bahnhofes Saumur der Linie Paris-Nantes auf eine Länge von etwa 4 km das alte Bett der Loire durchkreuzt, welches bei Deichbrüchen in allerdings ziemlich langen Zwischenräumen der Ueberschwemmung ausgesetzt ist. Derartige Deichbrüche sind in den Jahren 1496, 1527, 1561, 1586, 1615, 1618, 1628, 1629, 1649, 1651, 1661, 1707, 1710, 1711 erfolgt. Da nach dem letzten Durchbruch umfassende Verbesserungs- und Verstärkungsarbeiten der Deiche vorgenommen wurden, so erfolgte während mehr als einem Jahrhundert kein Bruch und die nächsten sind erst 1843 und 1856 zu verzeichnen. Das Hochwasser von letzterem Jahre durchbrach den Damm bei Chapelle-sur-Loire, 22 km oberhalb Saumur und stürzte sich in das alte Loirebett, welches jetzt den Namen Thal de l'Anthion führt und stieg hier bis zur Höhe von 27,93 m.

Die Möglichkeit eines gleichen Ereignisses musste natürlich bei dem Bau des neuen Bahndammes quer durch dieses Thal ins Auge gefasst und eine Entscheidung getroffen werden, ob man wie allgemein üblich die Krone des Dammes hochwasserfrei legen wollte oder nicht. Die Techniker haben sich nach eingehender Prüfung für die letztere Form der Ausführung entschieden und zwar aus folgenden Gründen: 1. der hochwasserfreie Damm würde zu erhebliche Kosten verursachen, 2. zur ordnungsmässigen Abführung des Hochwassers ist eine zu bedeutende Anzahl von Fluthöffnungen erforderlich, bei Einschränkung derselben würden die Uferanwohner erheblich geschädigt und längs des Bahndammes Strömungen erzeugt, die den Damm leicht beschädigen oder sogar zerstören könnten.

Um sich eine Vorstellung von dem Unterschied der Baukosten der beiden konkurrirenden Projekte zu machen, sei die Annahme zu Grunde gelegt, dass die Dammkrone auf 29 m, d. h. etwa 1 m über dem Hochwasser von 1856 im Thale de l'Anthion und noch immer 2 m unter dem Hochwasser der Loire ausgeführt würde. Der Damm erhielte dann eine durchschnittliche Höhe von 5 m. Da die Wassermenge, welche bei Deichbrüchen der Loire im Thale de l'Anthion abgeführt wird, bekannt ist, etwa 2 000 cbm pro Sekunde, so kann man leicht die erforderlichen Fluthbrückenöffnungen ermitteln. Lässt man eine Wassergeschwindigkeit von 0,6 m pro Sekunde als grösste zu, um Auskolkungen und tiefe theure Fundirungen zu umgehen, so beträgt die erforderliche Grösse der Oeffnungen der Fluthbrücken $\frac{2\,000}{0{,}6} = 3\,333$ qm und bei 4,5 m lichter Höhe 740 laufende Meter Oeffnungen. Die Kosten würden sich daher bei diesem Projekt für eine Strecke von 3,5 km auf 2,4 Millionen Mark belaufen, während das im Bau begriffene, der Ueberschwemmung ausgesetzte Konkurrenzprojekt nur 320 000 ℳ kostet. Diese Zahlen, die sich nur auf den Unterbau beziehen, dürften ausreichend für die getroffene Entscheidung sprechen. Man hatte den Damm nun so herzustellen, dass er dem Hochwasser beim Deichbruch wie 1856 möglichst wenig Widerstand entgegensetzte und dennoch ausreichend hoch lag, um über dem gewöhnlichen Hochwasser des Anthion, welches bis zu 24,0 m steigt, zu bleiben.

Man hat daher die Dammkrone an der tiefsten Stelle auf 24,5 m gelegt, wobei sich eine Aufschüttung von höchstens 0,5 m ergibt. Im Längenprofil ist das Planum abwechselnd auf je 5 m Länge fallend und steigend mit 1:50 hergestellt und an die so in 10 m Entfernung entstehenden Senkungen sind gemauerte Entwässerungsrinnen an der Oberwasserböschung angeschlossen. Das Querprofil ist mit 1:30 nach dem Oberwasser hin abgewässert und die Böschung daselbst mit Steinpackung gedeckt, welche oben zur Sicherung des Bettungsmaterials mit einem in Mörtel gemauerten Banket versehen ist, welches in je 10 m Entfernung eine Durchbrechung hat. Der Fuss der Steinpackung ist bis in die Sohle des Grabens geführt, welcher längs des ganzen Dammes an der Oberwasserseite ausgeführt ist und das Wasser theils nach der Anthionbrücke, theils nach einer 6 m weiten Fluthöffnung führt.

Die Aufgabe der Herstellung einer überfluthbaren Eisenbahn scheint durch diese Anlage als ausreichend gelöst. Der Betrieb muss natürlich unterbrochen werden, solange das Wasser über den Schienen steht, aber dieser Uebelstand darf nicht zur Verurtheilung dieser Herstellung führen, denn die Deichbrüche treten nur sehr selten ein und im vorliegendem Falle kommt dieser Uebelstand um so weniger in Betracht, weil beim Deichbruch auch der Betrieb auf der Orléansbahn sowohl oberhalb als unterhalb des Bahnhofes Saumur eingestellt werden muss.

Bedenkt man, welche gewaltigen Summen häufig verwendet werden, um Eisenbahnen hochwasserfrei durch eingedeichte Niederungen zu führen, in welchen eine Betriebsunterbrechung bei nicht hochwasserfreier und sehr viel billigerer Lage nur bei einem sehr selten eintretenden Deichbruche möglich wäre, so erscheint es wohl rathsam zu prüfen, ob es volkswirthschaftlich richtig ist, so bedeutende Summen zur Vermeidung

einer Gefahr auszugeben, welche in Jahrzehnten vielleicht ein Mal eintritt. Besonders drängt sich dieser Gesichtspunkt bei der Anlage von Sekundärbahnen in der eingedeichten Niederung auf, welche weniger den grossen durchgehenden Verkehrsinteressen als vielmehr als Anschlusslinien nur dem Interesse des Lokalverkehrs zu dienen haben. („Genie civil.") R. B.

Ein Ausflug an die Niagara-Fälle.

Von Hermann Claudius.

Beabsichtigt man in Deutschland eine Reise zu unternehmen, so kauft man sich ein Eisenbahn-Kursbuch und rechnet sich eine oder mehrere Routen aus, um zu sehen wieviel ungefähr die Fahrt allein kosten wird; steht Schönheit der gewählten Route, Fahrpreis und Kassenbestand in harmonischem Verhältnisse, so kauft man einfach seine Billete von Fall zu Fall oder nimmt von Haus aus ein Rundreisebillet, Tagesbillet, je nachdem.

Anders ist es hier. Kein Kursbuch, kein „Guide", sei er auch bildergeschmückt, kein „Timetable" (Fahrplan) verräth einen Fahrpreis.

Da annoncirt man Exkursionstrains von Newyork zu den Niagarafällen: 21 und 25 D. pro Person inklusive Hôtels und Rundfahrt in Niagarafalls wie auch in Buffalo; die Westshorebahn kündigt bereits während der ganzen Saison an: 7 D. von Newyork zu den Fällen und zurück. Beabsichtigt man jedoch eine Rundreise zu machen (Round-trip entspricht diesem Begriffe nicht, sondern bezeichnet Rückfahrt auf derselben Strecke, Exkursion), so fehlen alle Hülfsmittel. Gesellschaftsreisen sind unendlich anstrengend für zarte Damen.

Ich legte mir demnach vorerst die Route aus: Newyork-Albany per Dayline Steamer; Albany-Saratoga nebst Fahrt auf Mount Mc. Gregor; Saratoga-Buffalo (Westshorebahn), Niagarafalls; retour nach Newyork über Buffalo per Eriebahn.

Es war keine Kleinigkeit, einen beiläufigen Blick in die gerade herrschenden Tarife zu erlangen. (Seitdem sind die Preise im Steigen, der Eisenbahnkrieg soll aufhören und ich fürchtete bereits, auf der Strecke Buffalo-Newyork nachzahlen zu müssen, denn in den Zeitungen las ich, dass gerade solche 30 Tage gültige Tickets, wie ich deren hatte, eingezogen werden sollten! Ich kam aber durch, ohne behelligt zu werden, der Eisenbahnfriede ist noch nicht unterzeichnet; die Unsicherheit kann aber nicht besser gekennzeichnet werden.)

Am Broadway besuchte ich mehrere der grossartigen „Ticket offices", deren Besitzer, sowie auch jene kleinerer Offices, „Ticket scalpers" genannt werden. Sie säbeln den Tarifen die Kopfhaut herunter, und können es thun, weil sie bedeutende Geschäfte durch Kauf und Verkauf noch nicht ungültig gewordener Exkursionstickets betreiben. Ein Jüngling in einer solchen Office, welcher trotz seiner etwa 20 Jahre die Geschäftsblasirtheit eines alten Börsenjobbers zur Schau trug, sagte mir schliesslich: „I'll fix you up"; ganz unübersetzbar, es bedeutet etwa: „Ich werde et Ihnen besorgen".

Noch nicht ganz entschlossen, welche Route und welchen Scalper ich wählen sollte, verliess ich den jungen „smart" und ging des anderen Tages in die Office der „Dayline Steamer", welche sich auf dem Pier Fuss Vestreystreet befindet. Diese Linie annoncirte nämlich, sie gäbe auch Billete für Eisenbahnlinien in Verbindung mit ihren Dampfboot-Billeten aus. Die Office wird nicht von Scalpern geleitet, obwohl die Tarifbestimmung ganz willkürlich ist.

In kurzer Zeit waren wir im Reinen; für 11 D. die Person bekam ich zwei Tickets für mich und meine Frau zu folgenden Routen:

	Engl. Meilen
Newyork-Albany Dayline-Steamer	144
Albany-Saratoga per Delaware and Hudson Kanal-Komp. R. R.	32
Saratoga-South Schenectady Junction do.	25
South Schenectady Junction-Buffalo, Westshorebahn . .	273
Buffalo-Niagarafalls und retour; do. und Eriebahn (Gleise auf demselben Damme)	32
Buffalo-Newyork; Newyork Lake Erie and Western Rail Road (Eriebahn)	423
Summa . .	929

Die Entfernung zwischen Schenectady und South Schenectady Junction ist merkwürdigerweise nicht einmal in „Appleton's Guide" zu finden; ein Kondukteur sagte mir jedoch, sie betrage 3 Englische Meilen, welche ich den 22 Englischen Meilen Saratoga-Schenectady zuzähle.

Es beträgt somit der Tarif pro Englische Meile:

$$\frac{1100 \text{ Cts.}}{929 \text{ miles}} = 1{,}18 \text{ Cts.}$$

Die Strecke Saratoga-Mount Mc. Gregor ist 11 Englische Meilen lang und das Billet musste an Ort und Stelle gekauft werden; es kostet 1 D. tour und retour, demnach

$$\frac{100 \text{ Cts.}}{22 \text{ miles}} = 4{,}55 \text{ Cts. pro Englische Meile.}$$

Die Gebirgsbahn ist also bedeutend theurer.

Von der Newyorker Westshorebahn-Station Weehawken nach Niagarafalls ist es 442 Englische Meilen; zu 7 D. tour und retour stellt sich demnach die Englische Meile auf

$$\frac{700 \text{ Cts.}}{884 \text{ miles}} = 0{,}79 \text{ Cts.}$$

Das ist bedeutend weniger, als ich gezahlt habe. Es gab für einige wenige Exkursionstrains auch noch Westshorebahn-Billete für 9 D. 50 Cts. für die Strecke Newyork-Niagarafalls und retour über Saratoga, dann per Dayline Steamer von Albany nach Newyork; das sind zusammen 932 Englische Meilen und

$$\frac{950 \text{ Cts.}}{932 \text{ miles}} = 1{,}02 \text{ Cts. pro Englische Meile.}$$

Der Preis entspricht dem bisher häufig angewendeten Satze von 1 Cts. pro Englische Meile.

Der Agent liess, als ich die Billete zahlte, etwas von „First class" verlauten und ich sah diese Worte auch auf den Tickets gedruckt. Pullmancar-Billete erhält man nicht für diesen Preis und ich fragte den Mann, was er eigentlich unter „erster Klasse" verstehe. Er sagte, das sei der gewöhnliche, allgemeine Waggon. Und „zweite Klasse?" The smoking car (der Rauchwaggon). „Oh!" So etwas ist allerdings Humbug, denn jedermann kann, ganz nach Belieben, aus dem Rauchwaggon in den allgemeinen Waggon gehen, der Preis ist der gleiche, wenigstens auf den Bahnen, welche in Newyork münden.

Im Süden gibt es eigene Waggons für Neger, überhaupt Farbige, im Norden nicht. Ich habe in den, wenn neu gepolstert oft prächtigen, allgemeinen Waggons oft die schmutzigsten, rüpelhaftesten Kerle gesehen; so lange sie nicht zu unangenehm werden, darf man sie nicht anrühren, nur wenn sie z. B. den Damen lästig fallen oder gar zu sehr stinken, was nicht selten der Fall ist, expedirt man sie in den „smoker" oder setzt sie auf der nächsten Station, ja auf der Strecke, ab.

Es gibt also keine rechte Definition für die erste Klasse mehr, und doch berechtigt nur ein „First class ticket" zur Erlangung eines Pullmancar-ticket gegen Nachzahlung; für die Strecke Buffalo-Newyork kostet es 2 D. für eine Person; one section, das ist ein unteres und ein oberes Bett, wie wir es hatten, kostet 4 D.

„Wagner's Palacecar Company" lässt übrigens auch so gut wie Pullman ihre Waggons auf vielen Bahnen laufen. Die Westshorebahn kündigt ihre eigenen Palacecars, Diningcars etc. an. Ganz besonders macht diese Bahn auf ihre höchst eleganten „closets" für Damen in den allgemeinen Waggons aufmerksam; die Wirklichkeit soll der Reklame entsprechen. Gewöhnlich befindet sich nur ein Kloset im allgemeinen Waggon; Palacecars etc. sowie die allgemeinen Westshorecars besitzen deren zwei: „For Gentlemen only" und „for Ladies only", je eines an einem Ende, durch die ganze Länge des Waggons getrennt.

Man unterscheidet also jetzt (auf wie lange ist unbestimmt):

Palacecar Class; Zuschlag.
First Class (allgemeiner Waggon) } gleicher Preis, wenigstens
Second Class (Rauchwaggon) } im Osten für beide Klassen.
Third Class (Emigrantenzüge); Billete nur in Castlegarden zu haben, wenn man im Zwischendecke ankam und nicht länger als ein Jahr im Lande ist.

(Fortsetzung folgt).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Normalarbeitstag und Sonntagsruhe.

Die etwas reaktionär angehauchte Majorität des Oesterreichischen Reichstages hat in ihrem national-ökonomischen Dilettantismus diese beiden Einrichtungen beschlossen, welche auch Gesetzeskraft erlangt haben. Der Normalarbeitstag hat blutige Exzesse gebracht und dürfte leider einen steten Streitpunkt zwischen Arbeitgeber und Arbeitsnehmer bilden. Ueber die Sonntagsruhe wurden bereits einige einander modifizirende Verordnungen erlassen, während noch eine ziemliche Anzahl diesfälliger Fragen jeden Zweifel zulässt. Obzwar dem Gewerbegesetze die landwirthschaftliche und Eisenbahnthätigkeit nicht unterliegt, so werden doch mitunter in Fachblättern Stimmen laut, dass diese beiden Segnungen auch den Eisenbahnbediensteten zu theil werden. Nun ist dies rücksichtlich des Normalarbeitstages nur bei wenigen Zweigen des Bahndienstes, wie beim Magazingeschäfte und Telegraphen- und Stationsdienste zulässig, wo ohnehin die Aufgabe und Ausfolgung der Güter zu bestimmten, von den Bahnverwaltungen bekannt gegebenen Stunden geschieht, beziehungsweise sich die Beamten in den Tag- und Nachtdienst theilen. Bei den meisten Bahndienstzweigen ist ohne Gefährdung der Sicherheit und Kontinuität des Verkehres der Normalarbeitstag, d. i. die nur durch Ruhepausen für die Essenszeit unterbrochene 11 stündige Arbeit geradezu unmöglich. Nun ist aber bei solchen Dienstzweigen das Personal in der Regel nicht sehr angestrengt; der Schaffner und Gepäckkon-

dukteur kann nach dem Dekoupiren der Fahrkarten, resp. nach erfolgter Gepäckmanipulation ruhig im Waggon verweilen; ebenso ist die Begehung der Strecke seitens des Bahnwächters (Wärters) und des Bahnaufsehers bei Wind und Wetter wohl unangenehm, aber sonst gewiss nicht anstrengend und lässt auch beliebige Ruhepausen zu. Dass auch solche Bedienstete, insbesondere die wirklich angestrengten Lokomotivführer und Heizer die nöthige Zeit zur Ruhe und zum Schlafe geniessen, dafür treffen zahlreiche Verordnungen des Handelsministeriums, insbesondere die von demselben genehmigte Verkehrsinstruktion die entsprechende Vorsorge. Was aber die Sonntagsruhe betrifft, so ist dieselbe faktisch im Magazin- und Werkstättendienste in der Regel eingeführt; es wären denn Arbeiten zu besorgen, welche keine Verzögerung erdulden. So lange für die Waarenabgabe Lieferzeiten vorgeschrieben sind, lassen sich die Güterzüge an Sonn- und Feiertagen nicht beschränken. Zwar klagen die Hirten des Volkes, bemerkt ein Wiener tonangebendes Blatt über den jüngsten Hirtenbrief der Oesterreichischen Bischöfe, dass der Verkehr auf den Eisenbahnen und Dampfschiffen am Sonntag noch viel reger sei, als sonst. Ist es nicht das edelste, das reinste Vergnügen, welches die Menschen aus dem Qualm der Städte hinausdrängt in die freie Natur? Entspringt diese Freude an Wald und Blumen nicht gerade einem sittlichen Gefühle? Man stelle sich die dürftigen Arbeiter und Handwerker vor, welche in finsteren, dumpfen Räumen ihr Brot verdienen müssen und danach lechzen, wieder einmal reine Luft zu athmen. Diese Erholung, welche sie stärkt für die Mühsal der übrigen Tage, soll ihnen verkümmert oder erschwert werden? Solche Erwägungen scheinen auch den internationalen Eisenbahn-Kongress in Brüssel geleitet zu haben, welcher diesbezüglich beschlossen hat, dass, nachdem es genüge den Beamten Zeit zur Erfüllung ihrer religiösen Pflichten und ihrer Familienpflichten zu geben, es zu empfehlen wäre, dass statt des allwöchentlichen Ruhetages ein periodischer Ruhetag möglichst an einem Sonntag oder Festtag zu gewähren sei.

Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnvereins.

Nachdem in dieser Zeitung das Protokoll der diesjährigen Versammlung reproduzirt wird, so müssen wir uns nur auf die Hervorhebung einzelner äusserer Momente beschränken. Von den drei letzten Generalversammlungen wurden zwei in unserer Monarchie abgehalten; wie 1883 in Wien, so wurden 1885 in Budapest die Vertreter von den hierseitigen Kollegen aufs herzlichste, in Ungarn aber auch von den Behörden freundlichst, wie von der Bevölkerung fast enthusiastisch empfangen; es ist eben im Nationalcharakter der Ungarn gelegen, ihre notorische Gastfreundschaft auch äusserlich zu manifestiren. Besonders wohlthuend wirkte die sympathische Erscheinung und Rede des Kommunikationsministers Baron Gabriel Kemény, welcher die Versammlung in der kordialsten Weise namens der Regierung begrüsste und an ihren Arbeiten theil zu nehmen versprach. Ein nicht zu unterschätzendes Zeichen der Anerkennung der Bestrebung des Vereins bildete die Einräumung der Lokalitäten des Abgeordnetenhauses, in welchem bisher noch keine Deutsche Versammlung geführt wurde. Die Ungarn haben der Magyarischen Staatssprache in allen Zweigen der öffentlichen Verwaltung durchgreifende Geltung verschafft; sie kennen aber die Bedeutung der Deutschen Kultursprache, welche in vielen Volks- und in allen Mittelschulen einen Lehrgegenstand bildet und für die Beamtenanstellung im Eisenbahndienste obligatorisch ist. Unter den vielen Sehenswürdigkeiten ist wohl die Landesausstellung die hervorragendste; sie zeigt, was eine zielbewusste, energische Regierung in der kurzen Zeit ihrer staatlichen Selbständigkeit schaffen kann; sie bietet speziell aber auch nicht nur in der, auch in dieser Zeitung s. Z. besprochenen Exposition des Kommunikationsministeriums, sondern auch in fast allen anderen Abtheilungen eine Fülle des Roh- und auch verarbeiteten Materials in den verschiedensten Abstufungen, welches für den Bahnbetrieb billig verwerthet und auch in den Export einbezogen werden kann.

Pauschalirung der Fahrkarten-Stempel.

Ueber den diesbezüglichen Antrag der Oesterreichischen Bahnverwaltungen wurde denselben vom Handelsministerium bekannt gegeben, dass zur Anbahnung diesfälliger Verhandlungen die Geneigtheit des Finanzministeriums vorhanden ist, dass aber die Frage nicht im administrativen, sondern im Gesetzgebungswege zu regeln sei, daher zur Schaffung einer Grundlage, sämmtliche Bahnen die Brutto-Einnahme aus dem Personen-Transporte, die hierfür entrichteten Stempelgebühren aus den letzten 3 Jahren auszuweisen haben, worüber seitens der Direktorenkonferenz eine übersichtliche Darstellung der Regierung vorzulegen ist.

Unzulässigkeit der Aufklebung von Stempelmarken zu 2 kr. auf Frachtbriefen zu 1 kr.

Nach Inslebentreten der Verordnung vom April 1884 hatte eine Bahnverwaltung die Verfügung getroffen, dass Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempel von 1 kr. nicht nachträglich durch Aufkleben von Stempelmarken zu 2 kr. in mit 5 kr. gestempelte Frachtbriefe umgewandelt werden dürfen. Die von einer Handels- und Gewerbekammer gegen diese Verfügung bei dem Handelsministerium eingebrachte Vorstellung wurde mit Handelsministerial-Erlass vom 7. Juli 1885 mit dem Beifügen abgewiesen, dass diese Verfügung vollkommen im Sinne der Verordnung gelegen ist, zumal die Gestattung des fraglichen Vorganges in kürzester Zeit zu einer professionsmässigen Umgehung der letzteren führen würde.

Eisenbahntarif-Enquete.

Die Gruppe IX der Eisenbahntarif-Enquete hat in der vierten Sitzung am 10. März 1883 zum Eisenbahnbetriebs-Reglement vom 10. Juni 1874 nebst anderen auch folgende Anträge gestellt:

(Zu § 47 und § 67, Punkt 3.) Alle Vorschriften, welche die ordnungsmässige Verpackung der Güter betreffen und einen Einfluss auf die Uebernahme (§ 47), Berechnung der Frachtgelder (§ 52) oder die Haftpflicht (§ 67) ausüben sollen, sind übersichtlich zusammenzustellen und von Zeit zu Zeit zu ergänzen und zu veröffentlichen. (Zu § 56, Alinea 7.) Die Bestellungen von Lastwagen müssen schriftlich geschehen und sind an den Vorstand der Aufgabe-Station zu richten. Alle Bestellungen von Lastwagen sind in ein mit fortlaufenden Nummern versehenes Buch einzutragen, in welches der Stationsvorstand jedem Besteller von Wagen die Einsichtnahme zu gestatten hat. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind dafür verantwortlich, dass die verfügbaren Wagen — vorbehaltlich einer entsprechenden Bedachtnahme auf die Eigenthums-Verhältnisse und Wagengattungen, sowie die Richtung des Verkehrs — den Bestellern in der Reihenfolge der stattgefundenen Bestellung zugewiesen werden. Wenn eine Bestellung von Wagen nicht effektuirt werden kann, so ist der Besteller hiervon längstens innerhalb drei Tagen nach erfolgter Bestellung direkt und schriftlich zu verständigen. In diesem Falle ist eine etwa bezahlte Angabe unverweilt zurückzustellen. Unterbleibt eine solche negative Verständigung, so ist die Eisenbahn im Falle des Nichteintreffens oder des verspäteten Eintreffens der bestellten Wagen verpflichtet, dem Besteller den erwachsenen Schaden zu ersetzen. (Zu § 59, Punkt 2.) Die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen sind zu veranlassen, dass sie die Fristen, binnen welchen die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, in einer den lokalen Verhältnissen, der Natur der Güter und den Wünschen der Verfrachter Rechnung tragenden Weise verlängern. In diesen Fristen darf die Zeit, während welcher die Beladung oder Entladung durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Organe verhindert oder unterbrochen wurde (Verschiebedienst, Zugverkehr u. s. w.), nicht eingerechnet werden.

Diese Anträge sind nunmehr durchgeführt worden, und zwar durch die Herausgabe eines Nachtrages zu den vom 1. September 1883 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie eines „Anhanges" zu diesem Theile. Der Nachtrag enthält: 1. Abänderung der Bestimmungen, betreffend die Uebernahme von Gütern. 2. Ergänzung der Bestimmung über die Frist für die Auf-, beziehungsweise Abladung von Gütern durch die Parteien. 3. Berechnung der Lieferfristen. Der Anhang, ebenfalls giltig vom 1. August 1885, enthält: 1. Bestimmungen über die Verpackung der zum Bahntransporte bestimmten Güter. 2. Alphabetisches Verzeichnis jener Artikel, welche unverpackt zum Transporte übernommen werden. 3. Index über die in der Anlage D zum Betriebs-Reglement benannten Güter, welche nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen werden. 4. Wortlaut der Anlage D zum Betriebs-Reglement. 5. Bestimmungen über die Bestellung von Güterwagen zur Verladung von Frachtgütern.

Die neuen Statuten der Nordbahn.

Als Vorläufer der ausserordentlichen Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatte die Direktion derselben gleichzeitig den Entwurf der abgeänderten Gesellschaftsstatuten versendet. Die neuen Statuten der Nordbahn unterscheiden sich sehr wesentlich von den derzeit in Geltung bestehenden, was einerseits in den durch das Uebereinkommen total geänderten Verhältnissen der Gesellschaft, andererseits in der Berücksichtigung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches seine Erklärung findet. Der erste Abschnitt „Bildung, Zweck, Sitz, Firma und Dauer der Gesellschaft" enthält nichts besonders Bemerkenswerthes. Im zweiten Abschnitt „Gesellschaftskapital und Aktien" wird das gegenwärtige Kapital der Nordbahn mit 74 511 250 Gulden C. M. = 78 236 812 Gulden 50 Kreuzer Oe. W. angegeben. Die Beschaffung weiterer Mittel, heisst es sodann, erfolgt durch Ausgabe von Prioritätsobligationen. Auch können über Beschluss der Generalversammlung mit staatlicher Genehmigung neue Aktien und auf Ueberbringer lautende Prioritätsobligationen emittirt werden. (§ 7.) Völlig neu sind die Bestimmungen über die Tilgung der Aktien. (§§ 12 und 13.) Dieselbe erfolgt aus dem Betriebsüberschusse innerhalb der Konzessionsdauer nach dem von der Staatsverwaltung genehmigten Tilgungsplan. Die Besitzer verlooster Aktien erhalten auf den Inhaber lautende „Genussaktien", die zwar an der fünfprozentigen Dividende keinen Antheil, hingegen auf die Superdividende gleichen Anspruch haben

wie Aktien. Die Genussaktien geben gleiche Rechte wie die Aktien, an deren Stelle sie ausgegeben worden sind, auf den verhältnissmässigen Theil des nach Zurückzahlung des gesammten Kapitals erübrigenden Vermögens der Gesellschaft und sind auch in allen anderen Beziehungen den Aktien gleichgestellt, mit der alleinigen Beschränkung, dass bei Beurtheilung des Stimmrechtes, ferner bei Beurtheilung der Beschlussfähigkeit der Generalversammlung und bei Bemessung des vertretenen Kapitals je zwei Genussaktien einer Aktie gleichgestellt sind. Die einschneidendsten Veränderungen der bisherigen Zustände bringt der nächste, dritte Abschnitt der neuen Statuten: „Verwaltung der Gesellschaft". Die Bestimmungen über die Generalversammlung enthalten nichts wesentlich Neues. Die wichtigsten Bestimmungen betreffen unstreitig die Organisation der Verwaltung. An Stelle der bisherigen „Direktion" tritt als die oberste Leitung aller Angelegenheiten der Gesellschaft der „Verwaltungsrath" (§ 31). Derselbe besteht aus 9 bis 12 Mitgliedern, von denen wenigstens drei Viertheile Oesterreichische Staatsbürger sein und in gleicher Zahl ihren ordentlichen Wohnsitz in Wien haben müssen. Er ist Vorstand der Gesellschaft im Sinne des Handelsgesetzes und als solcher mit den ausgedehntesten Vollmachten versehen. (§ 32.) Die Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der Generalversammlung auf sechs Jahre gewählt. Als Entgelt für seine Funktionen geniesst er eine jährliche Tantieme von 50 400 Gulden Oe. W., deren Vertheilung unter die Mitglieder demselben vorbehalten bleibt. An die Stelle der bisher durch einen Generalinspektor und einen Generalsekretär geleiteten „Administration" tritt nach den neuen Statuten die „Direktion". (§ 45.) Der Verwaltungsrath ernennt nämlich einen oder mehrere Direktoren, welchen die Ausführung seiner Beschlüsse, sowie die spezielle Leitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten obliegt. Im vierten Abschnitt: „Jahresrechnungen, Bilanz, Dividenden" werden im Sinne des mit der Staatsverwaltung getroffenen Uebereinkommens getrennte Betriebsrechnungen für das seinerzeit dem Staate heimfallende öffentliche Eisenbahn-Unternehmen, für die Lokalbahnen und für die Montananlagen angeordnet. (§ 47.) Bezüglich der Dividenden bestimmt § 49, dass die Betriebsüberschüsse, respektive Erträge, zunächst zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanlehen, ferner zur planmässigen Tilgung der Aktien und weiter zur Vertheilung einer fünfprozentigen Dividende an die noch nicht getilgten Aktien zu dienen haben. Aus dem sonach verbleibenden Reste werden etwaige von der Generalversammlung den Fonds zugewiesenen Zuschüsse, sowie die für die Aktien und Genussaktien in gleicher Weise bestimmten Superdividenden bestritten. Der fünfte und Schlussabschnitt endlich handelt von der „Auflösung der Gesellschaft, Streitigkeiten, Staatsaufsicht", und enthält lediglich die in allen neueren Statuten diesfalls üblichen Bestimmungen. — Dies der wesentliche Inhalt des neuen Grundgesetzes der Nordbahn.

Neue Lokalbahn-Projekte.

Wie das „C. f. E." meldet, ist der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Lokalbahn von der Station Böhmisch-Kamnitz nach Steinschönau ertheilt worden. Die zu erbauende, ungefähr 4,5 km lange Bahn ist zunächst lediglich für den Güterverkehr bestimmt, und soll ein regelmässiger Personenverkehr nur dann und in jenem Umfange eingerichtet werden, als hierfür nach dem Ermessen des Handelsministeriums ein thatsächliches Bedürfniss besteht. Das Handelsministerium hat weiter das von derselben Gesellschaft vorgelegte Projekt einer normalspurigen Lokalbahn von Röhrsdorf nach Zwickau der Statthalterei in Prag mit der Aufforderung übermittelt, bezüglich dieses Projektes die vorgeschriebenen Amtshandlungen unter Zuziehung sämmtlicher Interessenten vorzunehmen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Trotz der vielen günstigen politischen Momente, war die Börse von einer nichts weniger als freundlichen Stimmung beherrscht. Es müssten dies zunächst die Exportbahnen im Kourse enthalten, infolge der bis jetzt noch zweifelhaften Chancen des Getreideexportes, der durchaus nicht recht in Fluss gelangen will, trotzdem die Ernte sich als wahrhaft glänzend erweist. Von dem am 31. d. M. zu eröffnenden Saatenmarkte hofft man, dass er seinen günstigen Einfluss nicht verfehlen werde. Die garantirten Eisenbahnpapiere haben sich im ganzen besser behauptet.

Amerikanische Korrespondenz.

Oeffentliche Probe automatischer Wagenkuppelungen.

Das Exekutivkomitee des Wagen-Baumeisterverbandes laden, gemäss dem bei dessen letzter Generalversammlung erhaltenen Auftrage, mittelst Cirkular vom 25. Juli cr. zu einem in Buffalo am 15. September vorzunehmenden öffentlichen Versuch mit automatischen Wagenkuppelungen ein. Es sagt dabei:

„Das Exekutivkomitee wird hierbei geleitet werden durch die Resultate seines Versuchs, den Eisenbahngesellschaften verschiedene Arten selbstthätiger Kuppelungen zum praktischen Gebrauch zu empfehlen. Es wird das Verhalten der ausgewählten Kuppelungen beobachten lassen bis zu 1 Monat vor der nächsten Versammlung des Wagen-Baumeisterverbandes und dann berichten, ob ein oder mehrere Arten zum allgemeinen Gebrauche zu empfehlen sind.

Alle Parteien, welche dem Wagen-Baumeisterverbande Wagenkuppelungen zur Prüfung empfehlen wollen, sind zu jener Probe eingeladen.

Nachbezeichneten Erfordernissen muss genügt werden:

Die Kuppelungen müssen befestigt werden an jedem Ende zweier Güterwagen — am besten bedeckten Wagen beide Wagen sind unter Vorausbezahlung der Fracht zu befördern; an den Agent der Newyork Lake Erie- und Western-Bahn, T. S. Hammond, in Buffalo, Newyork. Vollständige Zeichnungen und Beschreibungen; der Patentbrief; etwaige Atteste des östlichen und westlichen Eisenbahn-Verbandes oder von Behörden; endlich eine Angabe über die Zahl und Eigenthumsbezeichnung der bereits mit der betreffenden Einrichtung versehenen und in Dienst befindlichen Wagen müssen gleichzeitig dem Exekutiv-Komitee des Wagen-Baumeisterverbandes, zu Händen des Superintendent F. M. Wilder in Buffalo bis spätestens 15. September cr. eingesandt werden.

Kuppelungen, über welche blos Zeichnungen, Modelle oder Beschreibungen vorgelegt werden, bleiben unberücksichtigt.

Das Komitee kann sich nicht befassen mit der Beschaffung von Wagen, an welche die zu probirenden Apparate anzubringen wären, ebensowenig mit Rücksendung der in Buffalo vorgeführten Wagen.

Nachricht über die beabsichtigte Theilnahme an der Konkurrenz ist an Ed. B. Wall, Columbus, Ohio, oder an M. N. Forney, 73 Broadway, Newyork, zu geben, welche auch auf Anfragen bezüglich jener öffentlichen Prüfung antworten werden.

Eisenbahn-Kommissare der verschiedenen Staaten werden zur Theilnahme an der öffentlichen Probe eingeladen."

Ehrenbeweis für einen Eisenbahn-Präsidenten.

In einer Spezial-Sitzung der Direktion der Newyork-Central and Hudson River Eisenbahn-Gesellschaft wurde beschlossen, als ein Zeichen der Hochachtung für deren am 12. Juni in Irvington, Newyork, im Alter von 49 Jahren verstorbenen Präsidenten, James H. Rutter, den Akten der Gesellschaft folgende Denkschrift einzuverleiben:

„James H. Rutter, am 3. Februar 1836 in Lowell, Massachusetts, geboren, empfing eine gute Schul- und geschäftliche Bildung und beschloss, obwohl von seinen Eltern für die kaufmännische Laufbahn bestimmt, sich dem Eisenbahndienst zu widmen. Als Train-boy (Zeitungs- etc. Verkäufer in den Zügen), Güter-Expeditions-Assistent bei verschiedenen Gesellschaften in verschiedenen Landestheilen und als Stationsassistent erwarb er sich praktische Kenntniss von den Details des Dienstes, wodurch er befähigt wurde, seine erste wichtige Stellung als assistirender Güteragent der Erie Bahn wirksam auszufüllen. Mr. William H. Vanderbilt, damals dienstthuender Beamter, erkannte im Jahre 1872 sehr bald die hervorragende Fähigkeit des Mr. Rutter und bot ihm die Stelle als General-Güteragent der Newyork Centralbahn an. Als solcher wurden dem nun Verstorbenen ausgedehnte Befugnisse und Vollmachten gegeben, seine Verwaltung zeichnete sich, durch die Pflege und Anregung des Lokalverkehrs der Gesellschaft aus und die Leitung während der bedenklichen Transportgeschäfts-Krisis des Landes war eine so vortreffliche, dass er sehr bald befördert wurde zu der Stellung als General-Traffic Manager und Vicepräsident. Bei der auf den Abgang Vanderbilts folgenden allgemeinen Reorganisation wurde Rutter einstimmig zum Präsidenten der Gesellschaft erwählt. Durch seine Kenntniss des Lokal- und Durchgangs-Frachtverkehrs, der Plätze, an denen das Geschäft entsteht und der auf dasselbe einwirkenden Umstände; der Beziehungen der Mitbewerber und der Verbindungen in dem ausgedehnten und verwickelten Netzwerk unseres nationalen Eisenbahnsystems und der Art, wie sie am besten für seine Gesellschaft ausgenutzt werden konnten, übertraf ihn keiner der Eisenbahnleute des Landes.

Als Exekutivbeamter war er, wiewohl fest und muthvoll, doch stets so bedachtsam und höflich, dass er nicht allein wirksame Dienstführung erreichte, sondern sich auch anhängliche Zuneigung aller seiner Untergebenen erwarb. Sein frühzeitiger Tod ist ein unersetzlicher Verlust für die grossen und verschiedenartigen Interessen, mit welchen er verknüpft war. — — — — — In Ausübung der Geschäfte besass er ungewöhnliche Lebhaftigkeit, Energie und Bestimmtheit; in seiner freien Zeit zeigte er sich als einer der genialsten, liebenswürdigsten und liebenswerthesten Menschen. Offiziell beklagen wir den Vorfall, welcher die Gesellschaft seiner Dienste beraubte, aber persönlich berührt uns sein Tod ebenso, als wenn eine Familienverbindung zerrissen wäre."

Beschlossen wurde ausserdem, dass die Direktion durch ihre sämmtlichen Mitglieder beim Begräbniss vertreten und dass die obige Denkschrift gedruckt jedem der Kinder Rutter's mit dem Ausdruck des tiefsten Beileids zugesandt werden soll.

(„Railr. Gaz.") H.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit dem 1. September d. Js. sind an Stelle der Hefte VIII a, IX a und X a des Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs vom 1. Juni 1881 nebst Nachträgen die neuen Tarifhefte VIII a, IX a und X a in Kraft getreten.

Dieselben weisen ausser vielfachen Frachtermässigungen auch einige Tariferhöhungen nach.

Letztere haben jedoch erst am 15. Oktober d. Js. Gültigkeit.

Köln, den 1. September 1885. (1844)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Englisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit dem 1. September d. Js. sind die Hefte VIII, IX und X vom 1. Juni 1881 nebst sämmtlichen Nachträgen, sowie das Heft 5 (Theil II) vom 1. Mai d. Js. ausser Kraft getreten und an gleichem Tage durch neue Tarife (Theil II) Hefte 5, VIII, 9 und 10 ersetzt worden.

Den hierdurch eingetretenen vielfachen Frachtermässigungen stehen indessen auch einige geringfügige Erhöhungen gegenüber.

Letztere erhalten jedoch erst am 15. Oktober d. Js. Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus zu Ludwigshafen, Mainz, Frankfurt a/M., Darmstadt und Köln (linksrheinisch).

Köln, den 1. September 1885. (1845)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Wirksamkeit treten im Norddeutsch - Schweizerischen Verbandsverkehre folgende Ausnahmefrachtsätze für Hohlglastransporte in Kraft:

Genf transit (für Culoz und darüber hinaus) von und nach:	Wagenladungen von 6 000 kg	10 000 kg
Dresden-Friedrichstadt	541	429
Görlitz (Preuss. Staatsb.)	597	473
Kamenz (Preuss. Staatsb.)	569	451

Centimen für 100 kg. (1846)

Karlsruhe, den 2. September 1885.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Innerhalb der Tarife **Hannover** bezw. **Oldenburg - Bromberg** vom 15. Juni 1885 treten unter bestimmten Bedingungen, welche bei den bezeichneten Güterexpeditionen zu erfahren sind, zum überseeischen Export für **Eiersendungen** in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum folgende Ausnahmesätze mit sofortiger Gültigkeit in Kraft:

Eydtkuhnen-Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Staatsbahnen . . . . 5,55 ℳ.
Eydtkuhnen-Cuxhaven der Unterelbeschen Bahn . . . . . . 5,61 ℳ.
pro 100 kg.

Vorstehende Ermässigungen werden nur auf Reklamation bei den Direktionen zu Oldenburg und Harburg gegen Erbringung des Exportnachweises im Wege der Rückvergütung gewährt. (1847J)

Bromberg, den 1. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau - Bayerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ist für den Verkehr von Rodenbach nach Frankfurt a/M. T. B. und Sachsenhausen ein Ausnahmesatz für Brennholz von 0,32 ℳ. pro 100 kg in Kraft getreten.

Näheres ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 1. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (1848)

Deutsch - Russischer Verband. Vom 13. Oktober cr. neuen Stils gelten im Verkehr von den Stationen der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn nach Deutschen Stationen für nicht zum überseeischen Export bestimmtes Getreide etc. (Ausnahmetarif Ca) für die Strecken ab Schnittpunkt östlich neue erhöhte Frachtsätze, welche von den am rubricirten Verbande betheiligten Güter- resp. Eilgutexpeditionen zu erfahren sind.

Bromberg, den 28. August 1885. (1849J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

Am 20. September 1885 tritt **Nachtrag III** zum Tarif für den **Elbumschlagsverkehr Riesa - Elbkai - Nordwestböhmen** in Kraft. Derselbe kann durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 1. September 1885. (1850)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Deutsch - Französischer Verband (via Elsass-Lothringen). Mit sofortiger Gültigkeit tritt folgender Frachtsatz für Cellulose in Wagenladungen von 10 000 kg in Kraft:

Von Gröditz nach Pierrepont 25,40 Frcs. pro 1 000 kg.

Strassburg, den 27. August 1885. (1851)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Oktober l. J. tritt der I. Nachtrag zu den Transittarifen vom 1. Oktober 1884 für die Beförderung von Getreide und Baumwolle, sofern die Sendungen von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und Ludwigshafen und von da nach Ostschweizerischen Stationen transportirt werden, in Kraft. Der Nachtrag enthält anderweite Tarifsätze für Baumwolle.

Karlsruhe, den 30. August 1885. (1852)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Oktober l. J. tritt an Stelle des Transittarifs vom 1. Februar l. J. für Getreide, welches von einem Belgischen oder Holländischen Hafen nach Mannheim und Ludwigshafen und von da nach der Central- und Westschweiz (einschliesslich der Gotthardbahn) transportirt wird, ein neuer Transittarif in Kraft. In denselben ist auch der Artikel Reis aufgenommen.

Karlsruhe, den 30. August 1885. (1853)
Generaldirektion.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird Nachtrag IV zum Lokal-Gütertarif der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1881 ausgegeben und enthält gegen die bisherigen Tarifsätze theils Erhöhungen, theils Ermässigungen; erstere treten jedoch erst vom 15. Oktober d. J. ab in Kraft.

Nachtrag enthält auch Tarifsätze für die Stationen Braunesumpf, Hüttenrode, Rübeland und Elbingerode, welche aber erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Blankenburg - Rübeland bezw. Elbingerode ab in Kraft treten.

Auskunft über die neuen Tarifsätze wird bis auf weiteres durch unsere Kontrolle, vom 1. Oktober ab auch von den diesseitigen Expeditionen ertheilt.

Blankenburg H., den 31. August 1885.
Die Betriebsdirektion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
A. Schneider. (1854)

Main-Neckar-Eisenbahn. Am 1. September l. J. treten für den Englisch- bezw. Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr die neuen Tarifhefte IX a bezw. 9 in Wirksamkeit und werden die bisherigen bezüglichen Hefte aufgehoben.

Soweit Erhöhungen in einzelnen Tarifklassen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachten noch bis 15. Oktober l. J. beibehalten.

Exemplare der neuen Hefte sind durch die Verbandstationen zu beziehen.

Darmstadt, den 30. August 1885. (1855)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Am 20. September 1885 tritt ein neuer Tarif für den **Elbumschlagsverkehr** zwischen Riesa-Elbkai und den Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Kraft. Derselbe ist durch die Güterexpedition Riesa zu beziehen.

Dresden, am 29. August 1885. (1856)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Oktober l. J. treten die Frachtsätze für Reichenberg S. N. D. V. B. im Deutsch-Belgischen Verbandstarif vom 1. Januar 1881 ausser Kraft.

Wien, am 27. August 1885. (1857)
Die Direktion.

Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Oktober l. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarife Theil II, Heft 1 ddto 1. September 1884 in Kraft.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze, Ausnahmetarife, Aufnahme neuer Stationen, Berichtigungen etc. (1858RM)

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8 zu beziehen.

Südwestrussisch-Oesterreichischer Verkehr. Mit 15. September n. St. 1885 gelangt ein Nachtrag III zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze für Zuckertransporte ab Sokal trans. nach Podwoloczyska trans. und Brody trans. sowie eine Modifikation der Zusatzbestimmungen zu § 51 (betreffend die Zollabfertigung) enthält.

Wien, den 30. August 1885. (1859)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Lokal-Personentarif der unter diesseitiger Verwaltung stehenden Schleswig-Holsteinischen Bahnen vom 1. Januar 1877 tritt am 10. September d. J. ein Nachtrag XXIII in Kraft, durch welchen direkte Personengeldsätze zwischen Nortorf einerseits sowie Eggebek, Owschlag und Tarp andererseits zur Einführung gelangen.

Altona, den 31. August 1885. (1860)
Königliche Eisenbahndirektion.

Beilage zu No. 69. **Berlin,** am 5. September 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarife und Bedingungen für die Eisenbahntransporte auf den Italienischen Eisenbahnen.

Allgemeine Tarife.

Bezeichnung und Klassifikation der Güter.

Kapitel VI.

Beförderung von Fahrzeugen.

Art. 72. Allgemeine Grundtaxen. Die allgemeinen Grundtaxen für die Beförderung der auf Rädern gebauten Fahrzeuge sind folgende:

Bezeichnung		Eilgut: Einheitssatz pro Wagen und Kilometer L.	Eilgut: Feste Gebühr pro Fahrzeug L.	Frachtgut: Gebühr pro Wagen und Kilometer L.	Frachtgut: Feste Gebühr pro Fahrzeug L.
Pferdebahnwagen, Omnibus, Postwagen, Breaks und ähnliche schwerfällige Fuhrwerke mit mehr als 2 Sitzen ausser dem Kutschersitz		0,6780	3,39	0,4080	2,04
Vierrädrige Kutschen mit 1 oder 2 Sitzen ausser dem Kutschersitz, Fouragewagen mit Koupee und Leichenwagen	für 1 Fahrzeug	0,5045	3,39	0,3570	2,04
	für 2 in demselben Wagen verladene Fahrzeuge	0,3955	3,39	0,2550	2,04
	für 3 in demselben Wagen verladene Fahrzeuge	0,3390	3,39	0,2040	2,04
Zweirädrige Kutschen mit einem oder zwei Sitzen	für 1 Fahrzeug	0,4520	3,39	0,3060	2,04
	für 2 in demselben Wagen verladene Fahrzeuge	0,3390	3,39	0,2040	2,04
	für 3 in demselben Wagen verladene Fahrzeuge	0,2825	3,39	0,1530	2,04
Fouragewagen ohne Koupee, vierrädrige Karren zum Strassen- und Landgebrauch, Thorwagen	für 1 Fahrzeug	0,4520	2,26	0,3060	1,53
	für 2 in demselben Wagen verladene Fahrzeuge	0,3390	2,26	0,2040	1,53
	für 3 in demselben Wagen verladene Fahrzeuge	0,2825	2,26	0,1530	1,53
Last-, Arbeits-, Erdwagen und zweirädrige Karren zum Strassen- und Landgebrauch	für 1 Fahrzeug	0,3955	2,26	0,2550	1,53
	für 2 in demselben Wagen verladene Fahrzeuge	0,2825	2,26	0,1530	1,53
	für 3 in demselben Wagen verladene Fahrzeuge	0,2260	2,26	0,1224	1,53
Auf eigenen Rädern rollende Fahrzeuge:					
Eisenbahn- und Pferdebahnwagen		0,3390	—	0,2040	—
Lokomotiven bis zu 24 t		1,2430	—	0,9180	—
Lokomotiven über 24 t		1,9210	—	1,4280	—
Besondere Tender		0,7910	—	0,5100	—

Bemerkungen: a) Die feste Gebühr umfasst Beladung, Entladung und die Gebühren der Station. Wenn die Sendung über die Linien von 3 oder mehr Verwaltungen gehen muss, so wird ein Zuschlag für das Fahrzeug und für jede Zwischenverwaltung von 0,565 L. für Eilgutsendungen und von 0,51 L. für Frachtgutsendungen erhoben.

b) Das erste Schmieren der Lokomotiven, Tender, Personen- und Güterwagen erfolgt auf Gefahr und Kosten des Versenders; es kann auch bei der Abfahrt seitens der Verwaltung gegen Erlegung der bezüglichen Gebühr erfolgen.

c) Lokomotiven, auf Wagen verladen, werden als Eilgut befördert nach den allgemeinen Waarentarifsätzen und als Frachtgut wie Maschinen und mechanische Vorrichtungen.

Wenn für den Transport eines Fahrzeuges die Verwendung von 2 Kuppelwagen nöthig werden sollte, so kommt der Einheitssatz zweimal und die feste Gebühr einmal zur Erhebung.

Die in den Fahrzeugen enthaltenen Güter werden nach dem Gewicht auf Grund der bezüglichen Tarife, je nachdem die Beförderung als Eilgut oder Frachtgut erfolgt, der Berechnung unterworfen.

Art. 73. Besondere Vorschriften für die Beförderung von Lokomotiven, Tendern und andern auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen. — Der Versender von rollendem Material (Lokomotiven, Tendern, Personen- und Güterwagen) muss es auf den Gleisen aufliefern und es unmittelbar nach der Ankunft am Bestimmungsorte abnehmen.

Rollendes Material mit einer geringeren Anzahl von Achsen als der durch seine Konstruktion gebotenen wird nicht befördert.

Den Lokomotiven muss seitens des Versenders ein Begleiter beigegeben werden, welcher für das Schmieren der Räder zu sorgen und von Zeit zu Zeit den Zustand der Achsen und der übrigen mechanischen Theile zu prüfen hat.

Lokomotiven und Wagen werden zur Beförderung nur zugelassen, sofern sie in den Zügen laufen können; Lokomotiven und Wagen, welche nach ihrer Bauart nur langsam fahren können, werden zur Eilgutbeförderung nicht zugelassen.

Die Beförderung von Lokomotiven und Tendern, welche pro Achse ein Gewicht von mehr als 12 t haben, werden zur Beförderung nur nach vorgängiger Verständigung mit der Verwaltung zugelassen.

Auf der Hin- wie auf der Rückreise hat der Begleiter nur die Hälfte des Preises für ein Billet III. Klasse zu zahlen.

Art. 74. Demontirte Fahrzeuge. Wenn die im Art. 72 erwähnten Fahrzeuge demontirt sind und in bedeckte Wagen verladen werden können, so tarifiren sie wie Eil- und Frachtgüter (1. Klasse) je nach der verlangten Beförderungsart, unbeschadet der zutreffenden Falles erfolgenden Anwendung der Vorschrift der Artikel 56, 67 und 97.

Diese Fahrzeuge müssen verpackt sein, mit Ausnahme der Fouragewagen, Erdwagen, der 2- und 4rädrigen Karren zum Strassen- und ländlichen Gebrauch etc., welche unverpackt angenommen werden.

Fahrzeuge, welche trotz Demontirung und Verpackung einen solchen Umfang haben, dass sie nicht in bedeckte Wagen verladen werden können, werden wie montirte Fahrzeuge zur Berechnung gezogen.

Vollständig zerlegte Lastwagen aller Art (und als solche gelten sie, sobald sie derartig auseinander gelegt sind, dass sie als einfache Wagentheile gelten können) werden nach dem Gewicht auf Grund der Tarife für Eil- und Frachtgüter (Klasse 4 a) wie grob bearbeitete Hölzer zur Berechnung gezogen.

Art. 75. Schubkarren. Schubkarren werden nach dem Gewicht auf Grund der Tarife für Eil- und Frachtgüter (Klasse 4) je nach der verlangten Beförderungsart zur Berechnung herangezogen.

Art. 76. Velocipede, Velocimane und Kinderwagen. Zweirädrige Velocipede und Velocimane werden nach dem Gewicht auf Grund der bezüglichen Tarife für Eil- oder Frachtgüter (1. Klasse) berechnet; drei- oder vierrädrige, sowie Kinderwagen werden nach denselben Tarifen berechnet, aber

unter Erhöhung um die Hälfte, wie dies für sperrige Güter vorgeschrieben ist (97).

Art. 77. Verschiedene Bestimmungen. Die für die Art der Versendung und für die Lieferfristen bei Eil- und Frachtgut gegebenen Vorschriften (57, 58, 60 und 70) gelten auch für Fahrzeuge, je nachdem die Beförderung in der einen oder andern Weise erfolgt.

Die Be- und Entladung wird seitens der Verwaltung ausgeführt; der Versender muss die Stricke, Ketten, Decken und alles sonst zur Bedeckung und Befestigung der Fahrzeuge auf den Eisenbahnwagen Erforderliche vorhalten.

Kapitel VII.

Beförderung von Leichen und Todtenasche.

Art. 78. Allgemeine Grundtaxen. Die allgemeinen Grundtaxen für die Beförderung von Leichen, Todtenasche und Leichentheilen sind folgende:

Bezeichnung	Einheitssatz pro Kilometer L.	Feste Gebühr L.
Todtenbahren für die Todtenbahre	0,452	3,39
Todtenbahre auf besonderen Leichenwagen für den Wagen	0,678	3,39
Todtenasche, Gebeine und Leichentheile, welche sich in verpackten Krügen oder Urnen befinden für das Gefäss	0,113	1,13

Bemerkungen. a) Wenn die Sendung über die Linien von 3 oder mehr Verwaltungen laufen muss, so wird zu der festen Gebühr eine Zuschlaggebühr von 0,565 L. für jede Todtenbahre, Wagen oder Gefäss und für jede Zwischenverwaltung erhoben.

b) Sofern die Beförderung ausnahmsweise mit Schnellzügen zugelassen werden sollte, erhöhen sich die vorgedachten Gebühren um 50 pCt.

Bedingungen. Die Beförderung von Leichen erfolgt in besonderen Wagen und gegen Vorzeigung eines den bestehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen entsprechenden Leichenpasses.

Der Pass ist auch erforderlich zur Beförderung von Todtenasche und Leichentheilen.

Die Vorschriften der Artikel 57, 58 und 60 gelten auch für diese Transporte.

Kapitel VIII.

Beförderung von Vieh und andern Thieren.

Art. 79. Eintheilung des Viehes. Das Vieh wird in folgende Abtheilungen geschieden.

Pferdevieh.

1. Klasse: Pferde, starke Füllen, Maulesel,
2. „ Esel, kleine Maulesel und Füllen.

Rind-, Schweine- und Schafvieh.

1. Klasse: Ochsen, Stiere, grosse Kühe;
2. „ { kleine Kühe, grosse Kälber, grosse Schweine;
3. „ { mittelgrosse Kälber, „ Schweine;
4. „ { Milchkälber, kleine Schweine;
5. „ { Schafböcke, Ziegen, Schafe, Zickel, Lämmer, Milchschweine.

Hinsichtlich der Anwendung des Tarifes gilt Rindvieh als gehörig zu:

1. Klasse, wenn das Gewicht jedes Hauptes 400 kg übersteigt,
2. „ wenn das Gewicht jedes Hauptes zwischen 201 und 400 kg beträgt,
3. „ wenn das Gewicht jedes Hauptes zwischen 101 und 200 kg beträgt,
4. „ wenn das Gewicht jedes Hauptes bis zu 100 kg beträgt;

Schweinevieh als gehörig zu:

2. Klasse, wenn das Gewicht jedes Hauptes 200 kg übersteigt,
3. „ wenn das Gewicht jedes Hauptes zwischen 101 und 200 kg beträgt,
4. „ wenn das Gewicht jedes Hauptes zwischen 21 und 100 kg beträgt,
5. „ wenn das Gewicht jedes Hauptes bis zu 20 kg beträgt.

Kleinere Maulesel und Füllen werden zur 2. Klasse gerechnet, wenn sie — vom Boden bis zur Schulterhöhe gemessen — weniger als 1,40 m hoch sind.

Art. 80. Allgemeine Grundtaxen. Die allgemeinen Grundtaxen für das als beschleunigtes Frachtgut beförderte Vieh sind folgende:

Klassen		Pferdevieh	Rind-, Schweine- und Schafvieh
		Preis pro Kopf und Kilometer	
		L.	L.
1. Klasse	Sendung von 1 Haupt . . .	0,1530	0,1326
	„ „ 2 Häuptern . .	0,0918	0,0765
	„ „ 3 „ . .	0,0816	0,0714
	„ „ 4 „ . .	0,0765	0,0663
	„ „ 5 „ . .	0,0714	0,0612
	„ „ 6 und mehr Häuptern .	0,0663	0,0561
2. Klasse	Sendung von 1 Haupt . . .	0,1530	0,1326
	„ „ 2 Häuptern . .	0,0816	0,0714
	„ „ 3 „ . .	0,0663	0,0612
	„ „ 4 „ . .	0,0612	0,0561
	„ „ 5 „ . .	0,0561	0,0510
	„ „ 6 und mehr Häuptern .	0,0510	0,0459
3. Klasse			0,02244
4. Klasse			0,01224
5. Klasse			0,00612

Bemerkungen:

a) Für das in Stallungswagen beförderte Pferdevieh werden die im Art. 81 festgesetzten Gebühren erhoben.

b) Die aus Vieh 1. und 2. Klasse zusammengesetzten Sendungen werden zu den Sätzen der bezüglichen Klasse befördert, welche der Gesammtsumme der die einzelnen Sendungen bildenden Häupter entspricht.

c) Die Mindestgebühr für jede, auch zusammengesetzte, Sendung Vieh 3., 4. und 5. Klasse beträgt 0,1362 L. pro Kilometer diese Gebühr kommt für Sendungen, denen Vieh der ersten beiden Klassen beigegeben ist, nicht zur Anwendung.

Sofern für die Viehbeförderung vom Versender die ausschliessliche Benutzung eines Wagens verlangt wird, so wird die Gebühr pro Haupt erhoben, jedoch darf der Preis nicht geringer sein, als folgende Mindestsätze:

Beförderung	
eines Hauptes Vieh	zweier oder mehrerer im selben Wagen verladenen Häupter Vieh
Mindestpreis pro Wagen und pro Kilometer	
0,2550 L.	Sofern es sich um Pferdevieh handelt, die im Spezialtarif 52, sofern es sich um Rind-, Schweine- und Schafvieh handelt, die im Spezialtarif 53 festgesetzten Sätze.

Bemerkung: Für jede Sendung oder Wagen wird ausserdem die feste Gebühr von 1,02 L. erhoben. Sofern die Sendung über die Linien von 3 oder mehr Verwaltungen laufen muss, wird noch ein fester Zuschlag von 61 Centesimi für jeden Wagen und jede Zwischenverwaltung erhoben.

Art. 81. Pferde in Stallungswagen. Die Beförderung von Pferden in Stallungswagen erfolgt nur in den Eilgutzügen zu folgenden Sätzen und zu den im Art. 58 § 6 bestimmten Lieferfristen:

Beförderung		
eines Pferdes	zweier	3 oder 4
	im selben Wagen verladenen Pferde	
Preis für das Haupt und Kilometer		
0,3164 L.	0,2486 L.	0,2034 L.

Bemerkungen:

a) Sofern in Ausnahmefällen und soweit die Betriebsrücksichten es gestatten, die Beförderung von Pferden in Stallwagen mit

Schnellzügen erfolgen sollte, so wird für 1 Pferd das doppelte der Gebühr, für jedes fernere die Hälfte mehr erhoben.

b) Für jede Sendung und Wagen wird die feste Gebühr von 1,13 L. erhoben.

Sofern die Sendung über die Linien von 3 oder mehr Verwaltungen laufen muss, wird noch ein fester Zuschlag von 0,565 L. für jede Sendung oder Wagen und für jede Zwischenverwaltung erhoben.

Die Verwaltung liefert die Stallwagen in den durch das Verkehrsbedürfniss gebotenen Grenzen.

Art. 82. Kleinvieh und kleine Thiere in Käfigen und Körben. Dammwild, Hirsche, Hirschkälber, Gazellen, Steinböcke, Gemsböcke u. dergl., sowie Katzen, Affen, Vögel und andere derartige kleine Thiere, welche in geschlossenen Käfigen oder in Körben und mit Netzen versehenen Behältern untergebracht sind, werden mit schnell fahrenden Zügen zu den in den Tarifen für Poststücke und Güter festgesetzten Gebühren unter Zuschlag von 50 pCt. befördert.

Die einzelnen Käfige, Kasten oder Körbe dürfen nicht schwerer als 60 kg sein; entgegenstehenden Falles wird die doppelte Beförderungsgebühr erhoben.

Lebendiges Kleinvieh in Käfigen oder Körben, wie Lämmer, Zicken, Ferkel und Milchkälber, wird gleichfalls mit schnellfahrenden Zügen befördert unter Erhebung der im allgemeinen Tarif für Poststücke und Güter festgesetzten oder auf Verlangen des Versenders der im Spezialtarif für Lebensmittel festgesetzten Gebühren.

Art. 83. Anmeldung des Transportes. Sofern Wagen nicht zur Verfügung stehen, muss der Transport 12 Stunden vor Auflieferung des Viehes auf der Station angemeldet werden.

Art. 84. Lieferfristen für Vieh. Die Lieferfristen für Vieh — ausgenommen für Pferde in Stallwagen (81) — sind festgesetzt auf 24 Stunden Transportfrist für je auch nur angefangene 225 km unter Hinzurechnung von 8 Stunden Expeditionsfrist und von 6 Stunden für jeden Durchgang durch oder Uebergang über die Linien einer anderen Verwaltung, sowie bei jedem Gebirgsübergang mit einer Steigung von mehr als 1 : 50.

Die Lieferfristen beginnen mit dem ersten Zuge (abgesehen von Schnellzügen und solchen, mit denen Eilgüter nicht befördert werden), welcher nach der in Gemässheit des Art. 85 erfolgten Uebergabe des beladenen Wagens erfolgt.

Die Lieferfristen können — auf schriftliches Verlangen im Frachtbriefe — nach Massgabe der Bestimmungen unter a der Art. 57 und 58 gegen Zahlung eines Zuschlages von 6 pCt. zu den Sätzen der bezüglichen Tarife verkürzt werden.

Die Lieferfristen ruhen während der Zeit, in welcher das Vieh aus einem von der Thätigkeit der Verwaltung unabhängigen Grunde liegen bleibt.

Art. 85. Aufladung, Entladung und Fütterung des Viehes. Die Auf- und Entladung des Viehes erfolgt durch die Versender und Empfänger auf deren Gefahr, aber unter Ueberwachung der Eisenbahnbeamten.

Zur Aufladung des Viehes wird ½ Stunde für jeden Wagen oder Sendung gewährt; die Aufladung muss mindestens 1 Stunde vor der fahrplanmässigen Abgangszeit beendet sein. Die Entladung muss erfolgen, sobald die Wagen an die Ladestelle gebracht sind, und muss in der festgesetzten Zeit (89) beendet sein.

Die Viehversender müssen Stricke, Ketten, Halfter und das sonst zur Befestigung des Viehes in den Wagen Erforderliche liefern; sie haben auch den Boden der Wagen mit grobem Sand oder Erde zu bedecken und müssen sich von der Einladung und gehörigen Befestigung des Viehes vergewissern.

Die Fütterung des Viehes ist Sache des Versenders.

Art. 86. Begleitung des Viehes. Für jede auf Grund der allgemeinen Grundtaxen beförderte Sendung Vieh oder Pferde wird ein Begleiter zugelassen, und zwar gegen Bezahlung des halben Preises eines Billets III. Klasse, sofern er in dem Vieh- oder Stallwagen Platz nimmt.

Wenn der Begleiter im Verlaufe der Fahrt in den im Zuge befindlichen Personenwagen Platz nehmen will, muss er für die Strecke bis zur Bestimmungsstation die Differenz gegen den gewöhnlichen Personenfahrpreis entrichten.

Art. 87. Geschirr, Geräthe, Futter und Gepäck. Für jedes in einem Stall- oder Viehwagen beförderte Pferd geniesst der Versender freien Transport des Geschirrs, der Geräthe und des Futters, welche während der Reise nöthig sind, sofern das Gesammtgewicht dieser Gegenstände — für jedes Pferd — nicht mehr als 40 kg beträgt (davon höchstens 10 kg auf Futter) und sofern sie in demselben Wagen untergebracht werden können, ohne dessen normale Ausnutzung — was die Kopfzahl anlangt — zu beschränken. Das Futter muss in Säcken oder Netzen verpackt sein. Wenn das Gewicht dieser Gegenstände grösser ist, so wird für das Ueberschiessende eine Gebühr nach Massgabe der allgemeinen Grundtaxen für Poststücke und Güter erhoben.

Jeder Begleiter hat ausserdem das Recht, sein eigenes Gepäck in dem im Art. 44 für das Gewicht und den Umfang gegebenen Grenzen unentgeltlich mit sich zu führen.

Stellt sich heraus, dass die zur unentgeltlichen Beförderung aufgegebenen Gegenstände nicht für die auf dem Transport befindlichen Pferde dienen oder das Gepäck nicht zum ausschliesslichen persönlichen Gebrauch des Wärters bestimmt ist, so kommt für diese Gegenstände die doppelte tarifmässige Gebühr zur Erhebung.

Art. 88. Auslieferung des Viehes an den Empfänger. Viehsendungen werden dem Empfänger spätestens 2 Stunden nach Ankunft des Zuges ausgeliefert; für Sendungen in Körben oder Käfigen gelten die für die Auslieferung von Eilgütern gegebenen Bestimmungen (60).

Art. 89. Nicht abgeholtes Vieh. Vieh, welches nicht innerhalb 4 Stunden nach der Ankunft am Bestimmungsorte ausgeladen oder abgeholt wird, kann von der Verwaltung auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers untergebracht werden; sofern der vermeintliche Werth des Viehes zur Deckung der Fracht und der gehabten Auslagen nicht genügen sollte, wird es von der Verwaltung für Rechnung des Eigenthümers verkauft.

Für Viehsendungen, welche Abends zur Bestimmungsstation gelangen und infolge von Zoll- oder Gesundheitsvorschriften oder aus anderen Gründen nicht abgeholt und untergebracht werden können und deshalb bis zum folgenden Tage in den Wagen verbleiben müssen, wird ein Standgeld in der festgesetzten Höhe (117) erhoben.

Die Gebühren für Entladung und Geleitung zum Orte der Unterbringung betragen:

0,50 L. für jedes Haupt 1. Klasse,
0,30 „ „ „ „ 2. „
0,20 „ „ „ „ 3. „
0,10 „ „ „ „ 4. „
0,05 „ „ „ „ 5. „

Art. 90. Wilde Thiere. Wilde Thiere werden zur Beförderung zugelassen, sofern sie in feste Eisenkäfige eingeschlossen und von ihren Eigenthümern oder Wärtern begleitet werden, gegen Vorzeigung des betreffenden von der öffentlichen Sicherheitsbehörde ausgestellten Erlaubnissscheins auf der Versandstation.

Die Beförderung erfolgt auf Gefahr des Versenders, in der Regel mit Güterzügen und nur ausnahmsweise auf solchen Linien, auf welchen Güterzüge nicht verkehren, mit gemischten Zügen. Der Versender muss Stricke, Ketten und alles andere liefern, was zur Befestigung der die wilden Thiere enthaltenden Käfige oder Fahrzeuge auf den Eisenbahnwagen nöthig ist.

Sendungen wilder Thiere werden zur Berechnung gezogen auf Grund des Spezialtarifs für die Beförderung von Rindvieh in Wagenladungen zu den dort vorgesehenen Bestimmungen.

Art. 91. Von der Beförderung ausgeschlossene Thiere. Todte Thiere, mit Ausnahme von Geflügel, geschossenem Wild und frisch geschlachtetem Fleisch, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Vieh kann ausserdem in Fällen von Viehseuchen oder zufolge Vorschrift der zuständigen Behörden, von der Beförderung ausgeschlossen werden.

(Fortsetzung folgt.)

Miszellen.

Das Ende der Suakim-Berber Eisenbahn.

Folgendes hat vielen Beifall gefunden in England, wo die politischen Anspielungen mehr gewürdigt werden können:

Eine Grabschrift.

Dem Andenken der Suakim-Berber Eisenbahn.

Sie war kurz, kostspielig und beschwerlich. Bemerkenswerth eher für die Unsicherheit ihrer Erträge, als für die Pünktlichkeit ihres Personenverkehrs und mit einer empfehlenswerthen Treue des Instinkts des glücklichen, gesunden und hoffnungsvollen Ministeriums, welchem sie zu sein bestimmt war ebensowohl zur vorübergehenden Belustigung, als zu dauerndem Alpdrücken; sie begann mit feierlicher Thatkraft des Vorsatzes, um zu endigen plötzlich aber leichten Herzens in Nirgendsheim im besonderen. Sie erzeugte zur geheimen Verlegenheit des Mr. Gladstone das nachdenkliche Erstaunen der Lokal-Hyäne und das unausprechliche Vergnügen des Lord Salisbury; wurde leibhaftig eines Morgens abgeführt zu den Quais von Cypern, wo Wetter und Zeit gütig und eifrig helfend, sie wird mit der Intervention des Marine-Proviant-Händlers traurig, ruhig, aber achtbar sich auflösen durch Naturprozess von neuem in ihren Ursprungszustand; aus welchem zum allgemeinen Kredit der Brittischen Regierung sie vielleicht besser niemals hervorgegangen sein sollte.

(„London Punch“.)

Engelmann's
Kalender f. Eisenb.-Verwaltungs-Beamte pro 1886
(4. Jahrg.)
erscheint wie im Vorjahre im Oktober 1885
Erster Theil gebunden.
Zweiter Theil (Adressbuch des Beamtenstandes) geheftet.
Subscriptionspreis für beide Theile bis Ende dieses Monats nur
R.-Mark 1,50.

Für die überaus **zahlreichen,** bislang eingelaufenen Bestellungen besten Dank, desgleichen für die vielfachen, der neuen **Bearbeitung** gespendeten **Anerkennungen.** An der steten Verbesserung des Kalenders von Jahr zu Jahr soll rastlos fortgearbeitet werden und hoffe ich, wenn Jahrgang 1886 den Herren Bestellern zugegangen ist, das Zeugniss zu erlangen, **dass für den bescheidenen Preis von R.-Mark 1,50 ein praktischer, gut ausgestatteter Fachkalender geboten wurde,** welcher unvergleichlich besser als Jahrgang 1885 und trotzdem erheblich billiger ist.
Prospecte mit Inhaltsangabe franco gratis.
Berlin, Lützow-Str. 16.
Julius Engelmann,
Verlagsbuchhandlung.

Compagnie Auxiliaire des Chemins de fer et Travaux publics, Paris

vermiethet zu billigsten und coulantesten Conditionen Güterwagen aller Art und Locomotiven. Sie besitzt 5 000 Güterwagen und bittet, wegen Anmiethungen sich an den General-Vertreter und Bevollmächtigten für Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Italien, Belgien, Holland und die unteren Donauländer
Herrn **Ig. Qurin in Düsseldorf**
zu wenden.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, (Eingetragene Schutzmarke: F. & G. NEPTUN) Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Beilage zum deutschen Eisenbahn-Termin-Kalender.
Soeben erschienen! Wird an die Besteller des Kalenders direkt versandt. Einzelne Exemplare werden ausnahmsweise zum Preise von 1,25 *M.* abgegeben von der
Expedition „der Rangliste der Baubeamten“ in Saarbrücken.

Herzogliche technische Hochschule Carolo-Wilhelmina
zu Braunschweig.
Beginn der Vorlesungen am 13. October 1885.
Programme gratis vom Secretariate zu beziehen.
Vollständige Ausbildung für den Beruf in den fünf Abtheilungen für Architectur, Ingenieurbauwesen, Maschinenbau, chemische Technik und Pharmacie. — Gleichberechtigung des Studiums und gegenseitige Anerkennung der ersten Staatsprüfungen im Hochbau-, Ingenieurbau- und Maschinenbaufache in **Preussen** und Braunschweig. — Reichs-Examen für Pharmaceuten. — Vorlesungen und Uebungen für Geometer, Culturtechniker und Electrotechniker.
Der zeitige Director: Professor **Körner.**

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.
Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.
Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.
36 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen.
Pulsometer „Körting“.
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer“.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 70. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 66.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. September 1885.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der zu Budapest am 24., 25. und 26. August 1885 abgehaltenen
Generalversammlung
des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Fortgesetzt am 25. August 1885.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Nach Erledigung einiger geschäftlichen Angelegenheiten tritt die Versammlung in die Tagesordnung ein.

VI der Tagesordnung. Antrag der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend die Errichtung einer Statistik des Verkehrs auf kombinirte Rundreisebillete.

Auf ein mündliches Referat wird verzichtet, der Antrag der Kommission,

> eine besondere Vereinsstatistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirte Rundreisebillete nach Massgabe des vorgelegten Fragenheftes, zunächst auf die Dauer von 5 Jahren, einzuführen, unter nachträglicher Einlieferung und Zusammenstellung des Materials für die Saison 1884,

ohne Debatte angenommen.

VII der Tagesordnung. Anträge der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen bezw. des Verwaltungsraths der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, betr. anderweite Feststellung des Fragenheftes zur Erhebung der statistischen Materialien von den Eisenbahnen des Vereins, und der hierzu gehörigen Anweisung.

Der Kommissionsbericht wird durch Herrn Regierungs- und Baurath Rüppell (K. E.-D. — linksrheinische — zu Köln) zum Vortrag gebracht.

Eine Diskussion findet nicht statt, das von der Kommission ausgearbeitete Fragenheft mit zugehöriger Anweisung wird in der vorgelegten Form angenommen.

VIII der Tagesordnung. Anträge der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Ergänzung der Vorschriften unter 2 B. der Instruktion für Wagenrevisoren und auf Ergänzung der §§ 17 und 18 sowie Abänderung der Bestimmungen in § 25 alin. 1 litt. b des Vereins-Wagenregulativs.

Es ist heute nur über den auf Ergänzung des § 17 des Vereins - Wagenregulativs gerichteten Antrag Beschluss zu fassen, während die weitere Verhandlung der übrigen Anträge der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von der Beschlussfassung zu No. IX der Tagesordnung abhängig bleibt bezw. erst dann wieder aufgenommen werden soll, wenn die unter letzterer Nummer formulirten Fragen Beantwortung gefunden haben werden.

Der erstere, durch Herrn Regierungsrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) als Kommissions-Referenten befürwortete Antrag geht dahin, in § 17 des Vereins - Wagenregulativs als alin. 7 zuzusetzen:

> „Alle Wagen, welche der periodischen Schmierung bedürfen, sind an jeder Langschwelle mit einer Schmierskala, bestehend aus einem, durch 13 kurze vertikale Striche getheilten langen Horizontalstriche zu versehen. Die hierdurch geschaffenen 12 Felder oberhalb des Horizontalstriches dienen zur Aufnahme der Monatsbezeichnung, die 12 unteren zur Einmalung des Schmierzeichens, und zwar in Jahren mit ungerader Zahl in rother, mit gerader in weisser Farbe.
>
> Bei der Schmierskala ist die Bemerkung anzubringen: „Vom 1. bis . . . jeden . . . Monats zu schmieren".

Der Antrag wird ohne Diskussion angenommen.

IX. der Tagesordnung. Anträge der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, betreffend die Prüfung verschiedener, die periodische Schmierung der Eisenbahnwagen betreffenden Fragen durch die Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.

Die mit den Anträgen und Verhandlungen zu No. VIII der Tagesordnung in Verbindung stehenden Fragen, um deren Prüfung bezw. Beantwortung die Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten nach dem Antrage der Ungarischen Staatsbahn ersucht werden soll, lauten wie folgt:

1. Rechtfertigen die Erfahrungen, welche bisher bei Durchführung der periodischen Schmierung gemacht wurden, die Besorgniss, dass durch die gegenseitige Besorgung derselben auf sämmtlichen Vereinsbahnen jenen Verwaltungen, welche diese Schmierung bei ihren eigenen Wagen nicht eingeführt, Schwierigkeiten erwachsen würden?
2. Kann der Verschluss der periodisch zu schmierenden Lager durch eine einfache Schraube als ein so bedeutendes Hinderniss der Schmierung betrachtet werden, dass durch das Vorhandensein derselben die im Wagenregulativ stipulirte Ausnahme gerechtfertigt erscheint, vorausgesetzt, dass für die

Schrauben eine Normale festgesetzt wird, sämmtliche Schrauben also durch einen Schlüssel geöffnet werden können?

Nachdem seitens des Herrn Ober-Regierungsrath Reitzenstein (geschäftsführende Direktion) in seinem einleitenden Vortrage u. a. bemerkt worden war, dass die geschäftsführende Direktion mit Rücksicht auf die Festsetzungen in § 12 des Vereinsstatuts sich nicht für ermächtigt gehalten habe, die obigen Fragen der Kommission ohne weiteres vorzulegen und dass deshalb von ihr der Generalversammlung anheimgestellt worden sei, die Ueberweisung auszusprechen, wird der Antrag der Ungarischen Staatsbahn ohne Debatte angenommen.

Hiernächst wird seitens des Herrn Präsidenten Offermann (K. Æ.-D. — rechtsrheinische — zu Köln) unter Darlegung des Ganges der Kommissionsverhandlungen bemerkt, dass es, weil ein Einverständniss über die allgemeinen Grundlagen für die Verhandlung über die unter No. VIII der Tagesordnung erwähnten Anträge der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Kommission ad hoc nicht vorhanden sei, nicht für angemessen erachtet werden könne, die Kommission ad hoc noch ferner mit der Angelegenheit zu befassen, er beantrage deshalb, dass die gutachtlichen Aeusserungen der technischen Kommission seinerzeit der Wagenregulativ-Kommission überwiesen werden möchten, zum Zwecke der weiteren Vorbereitung der ganzen Angelegenheit für die Beschlussnahme der Generalversammlung.

Nachdem auch die Herren Direktor Verderber (Ungarische Staatsbahn) und Regierungsrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) sich mit diesem modus procedendi einverstanden erklärt hatten, wird der Antrag des Herrn Präsidenten Offermann angenommen.

Das Mandat der Kommission ad hoc ist damit erloschen.

X der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg auf Ergänzung der Bestimmungen in § 17a des Vereins-Wagenregulativs.

Der Kommissionsbericht wird durch Herrn Regierungsrath Schulz II (K. E.-D. Bromberg) zum Vortrag gebracht.

Die Kommission empfiehlt,

1. den Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, dahingehend, in § 17a des Vereins-Wagenregulativs hinter Absatz 2 folgenden neuen Absatz einzuschalten:

„Die Vereinsverwaltungen sind verpflichtet, sofern solches nach Lage der Gesetzgebung über die Beseitigung von Ansteckungstoffen bei der Viehbeförderung auf Eisenbahnen in den einzelnen Staatsgebieten zur Vermeidung von Umladungen an der Grenze erforderlich ist, auf Verlangen der übergebenden Verwaltung die mit Vieh beladen ihnen zugeführten und mit einer dies vorschreibenden Bezettelung versehenen Wagen auf der Uebernahmestation demnächst in leerem Zustande behufs deren ordnungsmässiger Desinfektion wieder zurückzustellen."

anzunehmen und in diesem Falle

2. die Frage, ob durch die Einfügung der obigen Bestimmung in das Vereins-Wagenregulativ etwa im übrigen eine Abänderung der jetzigen Fassung des § 17a des Regulativs erforderlich werden würde, der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ zur näheren Prüfung und, bejahenden Falls, zur endgültigen Erledigung zu überweisen.

Herr Generaldirektions-Rath Petri (Bayerische Staatsbahn) macht darauf aufmerksam, dass der vorliegende Antrag insofern unvollkommen erscheine, als der übergebenden Verwaltung keine, für alle Fälle bindende Verpflichtung auferlegt werde, der Herr Kommissionsreferent berichtigt jedoch diese Auffassung dahin, dass auf Verlangen der übernehmenden Verwaltung der in dem Antrage ausgedrückten Verpflichtung entsprochen werden müsse, dass allerdings die Erfüllung dieser Verpflichtung von dem gestellten Verlangen abhängig sei.

Herr Generaldirektions-Rath Petri theilt sodann ferner mit, dass von einzelnen Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen die Verbindlichkeit der zu Hamburg im Jahre 1876 vereinbarten und durch Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion vom 19. Dezember 1876 No. 4133 in Vollzug gesetzten Bestimmungen über die leere Rückgabe der mit Vieh beladen aus Deutschland nach Oesterreich-Ungarn austretenden Wagen über die Austrittsstation prinzipiell in Abrede gestellt worden sei. Er weist ferner darauf hin, dass die Durchführung dieser Bestimmungen zur Sicherung der Deutschen Eisenbahnverwaltungen gegen Uebertretung eines Deutschen Reichsgesetzes unbedingt nothwendig sei und auf deren gesicherten Vollzug daher der grösste Werth gelegt werden müsse. Mit Rücksicht hierauf, sowie auf den Umstand, dass die Deutschen Verwaltungen bei Nichtannahme des Kommissionsantrages sich eventuell gezwungen sehen würden, den Uebergang von mit Vieh beladenen Wagen aus Deutschland nach Oesterreich-Ungarn zu verbieten und so dem Verkehre erhebliche Belästigungen zu bereiten, sei der Abstimmung über den vorliegenden Antrag ganz besondere Wichtigkeit beizumessen und er beantrage daher namentliche Abstimmung über denselben.

Der Antrag auf namentliche Abstimmung ist durch die statutenmässig erforderliche Anzahl von Verwaltungen unterstützt.

Herr Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) bemerkt, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen die ihnen durch den Antrag angesonnene Verpflichtung nicht übernehmen könnten und wollten, weil von keiner Seite bisher behauptet und nachgewiesen worden sei, dass der gegenwärtige, auf einem freien Zugeständnisse der nichtdeutschen Vereinsbahnen beruhende Zustand zu Erschwernissen des Verkehrs geführt habe, der Antrag erscheine somit als eine Unbilligkeit und die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen müssten sich dagegen verwahren, dass das bisherige freiwillige Zugeständniss zu einer drakonischen Verpflichtung umgewandelt werde, weil die Konsequenzen der Deutschen Reichs-Gesetzgebung nicht obligatorisch auf das Ausland übertragen werden könnten.

Von dem Herrn Kommissionsreferenten wird diesen Ausführungen gegenüber darauf hingewiesen, dass Zuwiderhandlungen gegen die Hamburger Vereinbarung thatsächlich stattgefunden hätten und dass diese Thatsache seinerzeit zu dem Antrage der Bayerischen Staatsbahn Veranlassung gegeben habe, betreffend Interpretation der Frage, ob jene Hamburger Vereinbarung als ein integrirender Bestandtheil des Wagenregulativs anzusehen sei. Materiell solle durch den vorliegenden Antrag nichts geändert werden, nur formell sei derselbe von Bedeutung.

Auch Herr Generaldirektions-Rath Petri erwähnt der Thatsache geschehener Zuwiderhandlungen und bemerkt ferner, dass von einigen Verwaltungen die Erklärung abgegeben worden sei, dass sie für strikte Befolgung der mehrerwähnten Vereinbarung seitens der ausführenden Organe nicht einzustehen vermöchten; wenn auch in neuerer Zeit Zuwiderhandlungen nicht mehr konstatirt worden seien, so sei doch gleichwohl zur Sicherung der Befolgung des Deutschen Desinfektionsgesetzes die Schaffung bindender Verpflichtungen durchaus nothwendig.

Die Diskussion wird geschlossen, es wird zur namentlichen Abstimmung geschritten und zwar zugleich über beide, oben unter No. 1 und 2 registrirten Anträge.

Dieselben werden mit 167 gegen 133 Stimmen angenommen.

Für die Anträge stimmen folgende Verwaltungen: Altdamm-Colberger E., K. E.-D. Altona, Badische Staatsbahn, Bayerische Staatsbahn, K. E.-D. Berlin, Braunschweigische E., K. E.-D. Breslau, Breslau-Warschauer E., K. E.-D. Bromberg, Crefelder E., Dortmund-Gronau-Enscheder E., K. E.-D. Elberfeld, Elsass-Lothringische E., K. E.-D. Erfurt, Eutin-Lübecker E., K. E.-D. Frankfurt, Halberstadt-Blankenburger E., K. E.-D. Hannover, Hessische Ludwigsbahn, K. E.-D. (linksrheinische) Köln, K. E.-D. (rechtsrheinische) Köln, Ludwigsbahn, Lübeck-Büchener E., K. E.-D. Magdeburg, Mecklenburgische Friedrich-Franz-E., Militärbahn, Nordhausen-Erfurter E., Oberhessische E., Oldenburgische Staatsbahn, Pfälzische E., Saalbahn, Unter-Elbesche E., Weimar-Geraer E., Werrabahn, Württembergische Staatsbahn,

gegen dieselben: Sächsische Staatsbahn, Arad-Csanader E., Arad-Körösvölgyer E., Arad-Temesvarer E., Böhmische Kommerzialbahnen, Böhmische Nordbahn, Budapest-Fünfkirchener E., Buschtêhrader E., Dux-Bodenbacher E., Fünfkirchen-Barcser E., Galizische Carl-Ludwigbahn, Graz-Köflacher E., Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger E., Lemberg-Czernowitz-Jassy-E., Mährisch-Schlesische Centralbahn, Mohács-Fünfkirchener E., Oesterreichische Nordwestbahn, Oesterreichische Staatsbahnen, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Prag-Duxer E., Südbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Erste Ungarisch-Galizische E., Ungarische Nordostbahn, Ungarische Staatsbahnen, Ungarische Westbahn, Wien-Aspang E., Holländische E., Niederländische Staatsbahn, Chimay-E.

An dieser Stelle der Tagesordnung nimmt Herr Sektionschef Baron Czedik (Oesterreichische Staatsbahnen) das Wort zu dem Antrage, die unter No. XIX auf der Tagesordnung stehende Angelegenheit vor No. XI der Tagesordnung in Verhandlung zu nehmen, weil er durch eine telegraphische Depesche abberufen worden sei.

Die Versammlung erklärt sich mit dem sofortigen Eintritt in die Berathung einverstanden.

XIX der Tagesordnung. Anträge der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen des Vereinskarten-Reglements.

In der Kommission, über deren Verhandlungen Herr Geh. Regierungsrath Dr. Reinhard (Hessische Ludwigsbahn) berichtet, hat der Antrag, insoweit er sich auf die Berechtigung der Aufsichtsorgane zum Empfang von Vereinskarten bezieht, nicht die Majorität gefunden, die Kommission ist deshalb nicht in der Lage gewesen, diesen Antrag zu empfehlen, während sie die beiden übrigen Theile des Antrages, d. h. die Beseitigung des Unterschiedes zwischen Mitglieds- und Oberbeamten-Karten und die Beseitigung der Vereinskarten II. Klasse, anzunehmen empfiehlt.

Die Diskussion wird zunächst über den ersten der vorbezeichneten drei Punkte eröffnet.

Herr Regierungsrath Dr. Zehetner (Oesterreichische Staatsbahnen) hält die Auffassung nicht für richtig, dass der vorliegende Antrag nur auf der Basis des gegenwärtigen Vereinskarten-Reglements geprüft werden könne, er exemplifizirt auf die Verhandlungen, welche der Schaffung des gegenwärtigen Reglements voraufgegangen sind und leitet daraus die Ueberzeugung ab, dass die Mitglieder der obersten Aufsichtsbehörden der Staatsbahnen nach der bestehenden Dienstorganisation mindestens in gleicher Weise in die unmittelbare Betriebsleitung einzugreifen genöthigt, als die Verwaltungsräthe der Privatbahnen dies zu thun in der Lage sind, dass aber seinerzeit die Berechtigung der Mitglieder der Verwaltungsräthe zum Empfang von Vereinskarten gleichwohl ausdrücklich anerkannt worden sei. Es sei somit der Antrag der Oesterreichischen Staatsbahnen nur in der Billigkeit begründet und beabsichtige lediglich, gleiches Recht für alle zu schaffen.

Auch Herr Ober-Finanzrath Dopffel (Württembergische Staatsbahn) hält die auf Ablehnung des Antrages der Oesterreichischen Staatsbahnen gerichteten Ausführungen der Kommission nicht für zutreffend, weil thatsächlich mit der zunehmenden Erweiterung und Konsolidirung des Staatseisenbahnwesens die Mitglieder der Aufsichtsbehörden weit mehr als früher in der Lage und genöthigt seien, unmittelbar in die Betriebsleitung einzugreifen.

Nachdem vom Herrn Ober-Regierungsrath Becher (K. E.-D. Altona) erklärt worden war, dass seine Verwaltung und, wie er glaube, auch die übrigen Verwaltungen der Preussischen Staatsbahnen, dem vorliegenden Antrage aus prinzipiellen Gründen nicht zuzustimmen vermöchten, wird mit Bezug auf die Ausführung in dem Kommissionsberichte, dass die Kommission weder eine Veranlassung gehabt habe, die Rechtsbeständigkeit der Vergebung der Vereinskarten No. 27 und No. 528 ihrerseits zu prüfen, noch aus dem Bestehen dieser beiden Karten ein Präjudiz für die Entscheidung des vorliegenden Antrages habe entnehmen können, seitens des Herrn Sektionschefs Baron Czedik der Ansicht Ausdruck gegeben, dass die Kontinuität der geschäftsführenden Direktion nicht wohl dahin verstanden werden könne, dass die jeweilige geschäftsführende Direktion in eine Kritik der Amtshandlungen ihrer Vorgängerinnen einzutreten nicht berechtigt sei; nach seiner Auffassung sei vielmehr die gegenwärtige geschäftsführende Direktion, nachdem die Frage der Berechtigung jener Karten zu einer der Grundlagen des gestellten Antrages gemacht worden sei, nicht allein befugt, sondern sogar verpflichtet gewesen, diese Frage ex officio zu prüfen.

Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein (geschäftsführende Direktion) hält diese Auffassung nicht für zutreffend, erachtet es vielmehr im Gegensatz zu der von dem Herrn Vertreter der antragstellenden Verwaltung ausgesprochenen Anschauung als der Tradition der Kontinuität entsprechend, wenn die geschäftsführende Direktion, wie geschehen, jede Erörterung einer Frage abgelehnt habe, deren Rechtsbeständigkeit von ihren Amtsvorgängerinnen anerkannt worden sei.

Nach einem Schlussworte des Herrn Referenten wird zur Abstimmung über den Antrag geschritten,

> dass im Vereins-Kartenreglement die Berechtigung zur Erlangung einer Vereinskarte für diejenigen Dinststellen oder Personen ausdrücklich ausgesprochen werden möge, welchen bei den Staatsbahnen Kraft ihrer amtlichen Stellung nach der bestehenden Organisation die Oberaufsicht über die Betriebsführung zukommt.

Die Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben ist zweifelhaft, es wird deshalb mit Stimmzetteln abgestimmt und er ergibt sich, dass der vorbezeichnete Antrag mit 155 gegen 142 Stimmen abgelehnt worden ist.

Es wird nunmehr zu der Frage der Aufhebung der Unterscheidung zwischen Mitglieds- und Oberbeamten-Karten übergegangen und der Antrag der Kommission, welcher lautet, die Ziffer 1 in § 2 des Vereinskarten-Reglements wie folgt zu fassen:

> „Die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten wird bemessen nach der Länge derjenigen, dem Vereine angehörigen Bahnen oder Bahnstrecken, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet, und zwar dergestalt, dass jeder Verwaltung
>
> bei einer Bahnlänge bis zu 50 km . . 2 Karten,
> „ „ „ über 50—100 km 4 „
> „ „ „ „ 100—200 „ 6 „
>
> und für je weitere, wenn auch nur angefangene 100 km 2 Karten mehr gewährt werden.
>
> Es bleibt dem Ermessen der Verwaltung anheimgestellt, wieviele von den hiernach gebührenden Karten sie für Mitglieder oder Oberbeamte beanspruchen will, mit der Massgabe, dass bei den Privatbahnen mindestens die Hälfte der Karten den Oberbeamten zuzuwenden ist."

ohne Diskussion angenommen.

Auch dem auf Beseitigung der Vereinskarten II. Klasse gerichteten Antrage wird debattelos zugestimmt.

Die Ausführung der den heutigen Beschlüssen entsprechenden neuen Redaktion des Vereinskarten-Reglements überweist die Generalversammlung der Vereinskarten-Kommission zur endgültigen Erledigung.

Es wird nunmehr in der Reihenfolge der Tagesordnung fortgefahren:

XI der Tagesordnung. Antrag der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Abänderung der Bestimmungen des § 3 alin. 5 des Vereins-Wagenregulativs.

Der Antrag, welcher ursprünglich dahin ging, dem § 3 alin. 5 des Vereins-Wagenregulativs folgende Fassung zu geben:

> „Jede Eigenthumsbahn hat das Recht, für einzelne Verkehre vorzuschreiben, dass deren Wagen nur über eine von ihr bezeichnete Station des Hinweges oder etwa von ihr bezeichnete andere Station zurückgesendet werden dürfen."

ist auf Grund der Kommissionsverhandlungen dahin modifizirt worden, dem Absatz 5 in § 3 des Vereins-Wagenregulativs die folgende Bestimmung anzuschliessen:

> „Auch hat dieselbe das Recht, vorzuschreiben, dass deren mit Vieh beladen austretende Wagen über eine bestimmte Station des Hinwegs zurückgegeben werden."

Die Kommission, namens welcher Herr Regierungsrath Krönig (K. E.-D. Breslau) referirt, empfiehlt Ablehnung dieses Antrages.

In der Diskussion über denselben nimmt Herr General-Direktionsrath Petri (Bayerische Staatsbahn) Bezug auf die Verhandlungen zu No. X der Tagesordnung, er hält die von der Kommission erhobenen Bedenken gegen den Antrag nicht für begründet, insbesondere nicht, dass die Wageneigenthümerin durch die vorgeschlagene Bestimmung geschädigt werden würde, zumal diese Bestimmung die Freiheit lasse, die Wagen beladen oder leer zurückzusenden. Uebrigens sei der Antrag auch für den Fall gestellt worden, dass dem unter No. X der Tagesordnung verhandelten (und angenommenen) Antrage in der schriftlichen Abstimmung wirksam widersprochen werden sollte.

Herr Generaldirektions-Rath Petri stellt schliesslich den — durch 12 Verwaltungen unterstützten — Antrag auf namentliche Abstimmung.

Herr Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) bemerkt, dass die Stellung der Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen zu diesem Antrage dieselbe sei wie zu dem unter No. X der Tagesordnung verhandelten Antrage, während Herr Hofrath Obermayer (Oesterreichische Staatsbahnen) besondere Bestimmungen überhaupt nicht für nothwendig hält.

Herr Regierungsrath Dr. Panthel (K. E.-D. Frankfurt) dagegen bittet die nichtdeutschen Verwaltungen, die Deutschen Vereinsverwaltungen in der Erfüllung der ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen zu unterstützen und den Antrag der Bayerischen Staatsbahn anzunehmen, so dass wenigstens diese Bestimmung in Kraft treten könne, wenn dem unter No. X der Tagesordnung verhandelten Antrage in schriftlicher Abstimmung wirksam widersprochen werden sollte. Der Herr Redner führt des näheren aus, dass gegenüber der Befürchtung einer Beschränkung der Wagenausnutzung das öffentliche Interesse in den Vordergrund treten müsse und das Gesetz, welches zum Schutz der öffentlichen Interessen berufen sei. Das Gesetz müsse unter allen Umständen befolgt werden und es sei (was schon bei den Verhandlungen zu No. X der Tagesordnung Erwähnung gefunden habe) die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass, falls der Antrag nicht angenommen werde, der Uebergang Deutscher mit Vieh beladenen Wagen über die Oesterreichisch-Ungarische Grenze ganz untersagt werden könne, eine Massnahme, welche den Verkehr sehr und weit mehr beschweren und die Wagenausnutzung weit mehr behindern würde, als die Verpflichtung, die übergegangenen Viehwagen leer zur Grenze zurückzuliefern, oder über eine bestimmte Station des Hinwegs zurückzugeben.

Nachdem Herr Regierungsrath Schulz II. (K. E.-D. Bromberg) den gleichen Anschauungen Ausdruck gegeben und ferner unter Hinweis auf den in Norddeutschland bestehenden Staatsbahn-Wagenverband darauf aufmerksam gemacht hatte, dass eine Abänderung des gegenwärtigen Absatzes 5 in § 3 des Vereins-Wagenregulativs ohnehin nothwendig erscheine, weil die Möglichkeit geschaffen werden müsse, nicht allein für die Eigenthumsbahn zu verlangen, dass die von ihr in das Ausland gesandten Wagen ihr auf einer von ihr bezeichneten Station zurückgegeben werden, auch wenn diese Station nicht eigene Uebergangsstation sei, sondern auch für die übergebende Bahn, das gleiche Verlangen bezüglich aller über ihre Linien gegangenen fremden Wagen geltend zu machen, wird die Diskussion geschlossen und zur namentlichen Abstimmung geschritten, welche ergibt, dass der Antrag mit 158 Stimmen gegen 116 Stimmen angenommen worden ist.

Für den Antrag stimmen folgende Verwaltungen:

K. E.-D. Altona, Badische Staatsbahn, Bayerische Staatsbahn, K. E.-D. Berlin, Braunschweigische E., K. E.-D. Breslau, Breslau-Warschauer E., K. E.-D. Bromberg, Crefelder E., K. E.-D. Elberfeld, Elsass-Lothringische E., K. E.-D. Erfurt, Eutin-Lübecker E., K. E.-D. Frankfurt, Halberstadt-Blankenburger E., K. E.-D. Hannover, Hessische Ludwigsbahn, K. E.-D. (linksrh.) Köln, K. E.-D. (rechtsrh.) Köln, Lübeck-Büchener E., K. E.-D. Magdeburg, Marienburg-Mlawkaer E., Militärbahn, Oldenburgische Staatsbahn, Ostpreussische Südbahn, Pfälzische E., Saalbahn, Unter-Elbesche E., Weimar-Geraer E., Württembergische Staatsbahn und Niederländische Staatsbahn,

gegen denselben:

Sächsische Staatsbahn, Arad-Temesvarer E., Böhmische Kommerzialbahnen, Böhmische Nordbahn, Budapest-Fünfkirchener E., Buschtěhrader E., Dux-Bodenbacher E., Fünfkirchen-Barcser E., Galizische Carl-Ludwigbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger E., Lemberg-Czernowitz-Jassy-E., Mohács-Fünfkirchener E., Oesterreichische Nordwestbahn, Oesterreichische Staatsbahnen, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Prag-Duxer E., Südbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Ungarische Nordostbahn, Ungarische Staatsbahnen, Ungarische Westbahn, Wien-Aspang-E., Holländische E. und Chimay-E.

XII der Tagesordnung. Antrag des Verwaltungsraths der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung des Absatzes 1 in § 24 des Vereins-Wagenregulativs.

Auf ein mündliches Referat wird verzichtet.

Die Anträge der Südbahn, dahin gehend,

1. in § 23 alin. 3 hinter den Worten: „Mittheilung zu machen", einzuschalten: „etwa nothwendige Ersatzstücke anzufordern (§ 24)" und das Wort: „ebenso" zu streichen, ferner, hinter den Worten: „des Unterlassens dieser Mittheilung" zuzusetzen: „oder bei nicht rechtzeitiger Anforderung von Ersatzstücken";
2. in § 24 alin. 1 hinter den Worten: „so sind dieselben" einzuschalten: „mit thunlichster Beschleunigung und längstens innerhalb 7 Tagen nach Meldung der Beschädigung (§§ 21 und 22)",

werden von Herrn Hofrath v. Schreiner (Südbahn) befürwortet und mit den bei seiner Verwaltung hervorgetretenen Bedürfnissen sowie unter Hinweis darauf begründet, dass auch bei den Verhandlungen in der Kommission von verschiedenen Seiten das Vorhandensein einer Lücke im Wagenregulativ ausdrücklich anerkannt worden sei, einer Lücke, deren Beseitigung seitens der Südbahn durch die eingebrachten Anträge angestrebt werde.

Herr Hofrath v. Schreiner wünscht, dass heute noch nicht definitiv Beschluss gefasst werde, dass vielmehr die gestellten Anträge an die Kommission behufs nochmaliger Prüfung etc. zurückverwiesen werden möchten.

Auch Herr Präsident Kranold (K. E.-D. Breslau) hält die Anträge der Südbahn für begründet, er ist der Ansicht, dass den Verwaltungen, welche über Verzögerungen zu klagen haben, mit der allenfallsigen schiedsrichterlichen Entscheidung der Wagenregulativ-Kommission nicht gedient sei und dass es nur als erwünscht bezeichnet werden könne, die ausführenden Organe durch entsprechende Bestimmung im Wagenregulativ zur Anwendung grösserer Sorgfalt anzuhalten.

Herr Präsident Offermann (K. E.-D. — rechtsrheinische — Köln) legt den Gang der Kommissions-Verhandlungen des näheren dar, und konstatirt insbesondere, dass in der Kommission kein Zweifel darüber bestanden habe, dass eine jede Verwaltung, wenn sie sich bei der Reparatur fremder Wagen ungebührliche Verzögerungen zu Schulden kommen lasse, schon jetzt, auf Grund der bestehenden Regulativ-Bestimmungen, für die hieraus entstehenden Folgen aufzukommen habe.

Ob und welche Fristen festgesetzt würden, erscheine dem gegenüber nicht von Erheblichkeit, weil dieser Punkt der freien Würdigung der Kommission bei etwaigen, schiedsrichterlich zu entscheidenden Meinungsverschiedenheiten unter den Vereinsverwaltungen überlassen bleiben könne.

Die Diskussion wird hierauf geschlossen und der Antrag der Südbahn mit der Massgabe angenommen, dass die redaktionelle Feststellung der in Gemässheit desselben im Wagenregulativ vorzunehmenden Aenderungen von der Kommission endgültig bewirkt werden soll.

XIII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, betreffend anderweite Fassung des Absatzes 7 in § 27 des Vereins-Wagenregulativs.

Auf ein mündliches Referat wird verzichtet. Herr Regierungsrath Schulz II (K. E.-D. Bromberg) stellt der Erwägung anheim, ob, wenn man dem Antrage überhaupt näher treten wolle, es sich nicht empfehle, nach Jahren statt nach Monaten zu rechnen, was schon jetzt bei vielen Verwaltungen geschehe.

Die Versammlung nimmt jedoch den Antrag in der seitens der Kommission vorgeschlagenen Fassung an, und beschliesst, den Schlusssatz des § 27 alin. 7 wie folgt zu fassen:

„Die übrigen fünf Sechstel des Neuwerthes werden auf eine 30jährige Dauer unter Abrundung auf volle Monate repartirt, als Minimum wird aber die Hälfte dieses Betrages vergütet."

Fortgesetzt am 26. August 1885.

Nachdem das Protokoll der gestrigen Sitzung verlesen und genehmigt worden war, wird in die Tagesordnung eingetreten:

XIV der Tagesordnung. Neuredigirung des Uebereinkommens, betreffend die Vereins-Abrechnungsstelle, bezw. Anträge der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Abänderung des Art. 2 und der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Abänderung des Art. 7 des vorbezeichneten Uebereinkommens.

Von materieller Bedeutung sind zwar nur die nebenbezeichneten Abänderungsanträge, die Kommission ist aber gleichwohl auf Vorschlag des Herrn Vorsitzenden damit einverstanden, dass das neue Uebereinkommen artikelweise durchgegangen und zur Abstimmung gebracht werde.

Die Artikel 1 bis einschliesslich 6 werden in getrennter Abstimmung ohne Debatte angenommen.

Zu Artikel 7 beantragt Herr Ober-Finanzrath Dopffel (Württembergische Staatsbahn) Wiederherstellung der ursprünglichen Fassung, da die vorgeschlagene Fassung, welche event. alle verbundenen Bahnen für entstehende Ausfälle haftbar mache, obgleich die Mehrzahl derselben an den betreffenden Guthaben oder Schuldposten garnicht betheiligt sei, für bedenklich erachtet werden müsse.

Herr Finanzrath Donath (Sächsische Staatsbahn) als Kommissionsreferent vertheidigt die vorgeschlagene Fassung unter speziellerer Darlegung der Gründe, welche die Kommission bei ihrem Vorschlage geleitet haben. Der letztere möge vielleicht nicht ganz das Richtige treffen, sei aber gegenüber der gänzlichen Streichung des früheren alin. 2 als das kleinere Uebel anzusehen und erscheine nur billig.

Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein (geschäftsführende Direktion) weist auf die rechnerischen Schwierigkeiten, welche bei der Beibehaltung der älteren Fassung entstehen, und auf die Nachtheile hin, welche hierdurch für diejenigen Verwaltungen erwachsen, welche nicht allein ein Guthaben, sondern auch eine Schuld an die fallit gewordene Verwaltung haben, er befürwortet gleichfalls aus Billigkeitsrücksichten den Kommissionsvorschlag und proponirt nur eine seines Erachtens korrektere Fassung des alin. 2 dahin, dass die zu Zweifeln Anlass gebenden Worte „nach dieser Hinausgabe" gestrichen werden.

Nachdem Herr Ober-Finanzrath Dopffel nochmals seinen Antrag befürwortet hatte, wird zunächst der Antrag der Kommission mit dem Amendement des Herrn Ober-Regierungsrath Reitzenstein zur Abstimmung verstellt und angenommen, womit der Antrag des Herrn Ober-Finanzrath Dopffel als gefallen gilt.

Gegen Artikel 8 erhebt sich kein Einwand.

Nunmehr wird in Erledigung des generellen Antrages der Kommission das vorgelegte Uebereinkommen mit der zu Art. 7 desselben beschlossenen Abänderung auch im ganzen angenommen.

XV der Tagesordnung. Antrag der Holländischen Eisenbahngesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in § 5 des Verschleppungsübereinkommens

und

XVI der Tagesordnung. Antrag der Generaldirektion der Königlich Rumänischen Staatsbahnen auf Aenderung des § 5 des Verschleppungsübereinkommens.

Die Versammlung beschliesst, beide Gegenstände in der geschäftlichen Behandlung zu vereinigen.

Auf ein mündliches Referat wird verzichtet, zu dem ersteren Antrage nimmt jedoch der Herr Vertreter der Holländischen Eisenbahn das Wort.

Er stellt in Abrede, dass die betreffende Reglementsbestimmung sich allgemein bewährt habe und bemerkt ferner, dass in einer grösseren Zahl von Verkehren, an denen die Holländische Bahn betheiligt, die Tarifstellung eine derartige sei, dass die im Verschleppungsübereinkommen vorgesehene Entschädigung höher sei, als die Antheile der Holländischen Verwaltung an der reinen Fracht.

In eine weitere Diskussion wird nicht eingetreten, vielmehr zur Abstimmung geschritten, in welcher sowohl der Antrag der Holländischen Bahn, es möge der § 5 des Verschleppungsübereinkommens durch Aufnahme folgender Bestimmung ergänzt werden:

„Von einer transportberechtigten Route darf niemals für eine nicht durchfahrene Strecke mehr entrichtet werden, als ihr Antheil an der tarifmässigen Fracht, welchen sie nach den betreffenden Antheilstabellen für die nämliche Strecke bekommen würde, wenn die Sendung über diese Strecke befördert worden wäre,"

als auch der Antrag der Rumänischen Staatsbahn, dahin gehend, den § 5 (littr. c) des Verschleppungsübereinkommens in der Weise abzuändern, dass die schuldige Verwaltung verpflichtet werde, eine Summe als Konventionalstrafe zu zahlen, welche gleich ist der Differenz zwischen den sub § 5 littr. b festgesetzten (von der Antragstellerin als Regiekosten bezeichneten) Beträgen und den Regiekosten für den gesammten, auf der zur Ungebühr mit dem Transporte belasteten Strecke zurückgelegten Weg,
nach dem Vorschlage der Kommission abgelehnt wird.

XVII der Tagesordnung. Aufnahme der auf der Rückseite des Titelblattes des Vereins-Betriebsreglements abgedruckten und der durch die Nachträge I und II zu diesem Reglement publizirten polizeilichen Bestimmungen in das Vereins-Betriebsreglement selbst.

Auf ein mündliches Referat wird zwar verzichtet, Herr Regierungsrath Dr. v. Ostheim (Galizische Carl-Ludwigbahn als Kommissionsreferent macht jedoch darauf aufmerksam, dass die in dem Kommissionsberichte abgedrukten Anmerkungen aus dem Entwurfe eines noch nicht zur Ausgabe gelangten Nachtrags zu den Betriebsreglements für Oesterreich und Ungarn entnommen worden seien und dass er deshalb eine Modifikation des Kommissionsantrages dahin gehend in Antrag bringe, die in dem Kommissionsberichte abgedruckten neuen polizeilichen Vorschriften für den gesammten Geltungsbereich des Vereinsbetriebsreglements mit den, zufolge Verfügung der betreffenden Regierungen nothwendig gewordenen und im Kommissions-Berichte ersichtlich gemachten Anmerkungen auszudehnen, wobei rücksichtlich der Bestimmungen, betreffend flüssiges Ammoniak (Pos. XXXVIIIa) Zustimmung der ausserdeutschen Regierungen vorausgesetzt wird,

und

die geschäftsführende Direktion zu ermächtigen, die Schlussredaktion der anmerkungsweise beigesetzten und für Oesterreich-Ungarn geltenden Ergänzungen und Abänderungen in Gemässheit der seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Regierungen zu gewärtigenden Verordnungen vorzunehmen.

Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen

XVIII der Tagesordnung. Antrag der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn auf Herausgabe eines Verzeichnisses der Uebergangs- bezw. Grenzstationen.

Herr Generaldirektor v. Ivánka (Ungarische Nordostbahn) macht auf den Widerspruch aufmerksam, welcher ihm darin zu liegen scheine, dass die Kommission Ablehnung des Antrages seiner Verwaltung empfehle, obgleich für die Preussischen Staatsbahnen ein ähnliches Verzeichniss ausgegeben worden sei und zieht hierauf den eingebrachten Antrag zurück.

XIX der Tagesordnung.

Hierüber ist bereits hinter No. X der Tagesordnung verhandelt worden.

XX der Tagesordnung. Ergänzung der Kommission für das Vereinsstatut durch Wahl einer neuen Verwaltung an Stelle der ausgeschiedenen Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Auf Vorschlag der geschäftsführenden Direktion wird in die Kommission für das Vereinsstatut
die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona
an Stelle der aus dem Vereine geschiedenen Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn gewählt.

XXI der Tagesordnung. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direktion über die Verwaltung der Vereinskasse.

Herr Ober-Regierungsrath Ramsauer (Oldenburgische Staatsbahn) trägt den Revisionsbericht über die Rechnung der Vereinskasse vor.

Die Generalversammlung ertheilt der geschäftsführenden Direktion einstimmig Decharge.

XXII der Tagesordnung. Bericht des Kuratoriums über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

Herr Finanzrath Donath (Sächsische Staatsbahn) berichtet über das Resultat der Prüfung der Rechnung.

Auf Antrag des Kuratoriums wird der geschäftsführenden Direktion einstimmig Decharge ertheilt.

XXIII der Tagesordnung. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Generalversammlung.

Es liegen folgende Anträge vor:
des Herrn Geh. Regierungsrath Früh, die Generalversammlung in Cassel,
des Herrn Ober-Finanzrath Doppfel, dieselbe in Stuttgart abzuhalten,
des Herrn Hofrath Dr. Gross, Hamburg als Versammlungsort zu wählen.

Es wird beschlossen, dass die nächstjährige ordentliche Generalversammlung in

Stuttgart

stattfinden soll.

Die nähere Zeitbestimmung bleibt statutenmässig der geschäftsführenden Direktion überlassen.

Die Tagesordnung ist damit erledigt. Das Protokoll der heutigen Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Nunmehr dankt Herr Generaldirektor von Ivánka (Ungarische Nordostbahn) für die zahlreiche Betheiligung an der Generalversammlung, sowie dem Herrn Vorsitzenden der letzteren für seine umsichtige Leitung der Verhandlungen.

Der Herr Vorsitzende dankt seinerseits für die ihm in seinem Amte zu Theil gewordene Unterstützung, er fügt die Versicherung hinzu, dass die freundliche Beurtheilung seiner Amtsführung ihm ein Sporn sein werde, seine Thätigkeit auch künftig nach Kräften dem Vereine zu widmen, und schliesst hierauf die Generalversammlung.

Das Protokoll der Generalversammlung wird nunmehr vollzogen wie folgt:

Von Seiten der geschäftsführenden Direktion:
Wex. Reitzenstein. Magnus.

Von Seiten der übrigen Herren Abgeordneten:
Petri. Hieronymi. Schreiner. Blasovits. Raspi. Kohn. Obermayer. Dr. Zehetner. Zawedil. Ziffer. Obratschai. Dr. Gintl. Dr. Waldert. Mayerhofer. Dr. Böhm. Lyro. Bram. Grünebaum. Ast. v. Bogusz. Veidinger. v. Ivánka. v. Lintner. Ponger. v. Ostheim. Thommen. Böhm. Dr. Eger. Lavale. Becker. Dr. Tragy. Kempf. Reinhard. Dr. Gross. Simson. Becké. Dr. Brehmer. Schmeitzer. Lenz. Kohl. Mirus. Fleck. Gress. Dognée. Rühle von Lilienstern. v. Pichler. Dr. Steiger. Bächer. v. Thaly. de Maistre. Seidl. Pape. Rüppell. Eisenlohr. Krönig. Dr. Panthel. Offermann. Heinsius. Posseldt. Kranold. Schultz II. Skalweit. v. d. Planitz. Donath. v. Mühlenfels. Wendland. Breidsprecher. Stieger. Nierstrass. Tolnay. Schneider. Früh. Dopffel. Staberow. Ramsauer. Wiesenbach. Altvater.
u. s. w.
Martin.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen und alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Zu dem ersteren Verzeichniss ist der II. Nachtrag und zu dem anderen Verzeichniss der I. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 28 (Ostpreussische Südbahn), No. 31 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona), No. 50 (Werra-Eisenbahn) und No. 81 (Ungarische Nordostbahn), sowie je der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen), No. 78 (K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft), der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) und der I. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben worden. Durch den neuen Kilometerzeiger No. 28 wird der im Juni 1881 herausgegebene Kilometerzeiger No. 40, durch No. 31 der im Juni 1885 herausgegebene Kilometerzeiger No. 31 und durch No. 50 der im Juni 1881 herausgegebene Kilometerzeiger No. 51 sowie durch den I. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern die in der Zeit vom 1. Juli 1881 bis inkl. 1. August 1885 ausgegebenen Nachträge zu dieser Sammlung aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Das neue Güterwagenpark-Verzeichniss No. 19a (Güstrow-Plauer Eisenbahn) ist von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4634 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Auf- und Abgabe von Langholzsendungen in Station Horka (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 4670 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das neue Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalladeprofile (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4694 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Rinderpest (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4721 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4762 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 4 der Veränderungsnachweisung zu der Vereinskarten-Liste vom 1. Mai 1885 (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4774 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Eröffnung der Jagd in Belgien (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 4783 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem II. Nachtrage zu dem Adressen-Verzeichnisse der Wagenverwaltungen und zu dem I. Nachtrage zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 4786 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4787 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend das Protokoll der am 23. Juli d. Js. in Konstanz abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4808 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Antrag der Elsass-Lothringischen Eisenbahn auf Erlass einer Deklaration zu dem Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4809 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Antrag der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn auf Beseitigung eines Widerspruches in der Fassung des § 21 Abs. 1 und 4 des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4815 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Fahrkarten.

Von Anfang k. J. ab wird, wie der „Berl. Actionär" berichtet, eine gründliche Umwälzung in dem gesammten Fahrkartenwesen der Preussischen Staatseisenbahnen eintreten. Die Karten der ersten Klasse werden gelb, der zweiten grün, der dritten braun und der vierten (auch die Arbeiterkarten) grau sein. Retourkarten werden ausserdem auf der Vorderseite mit weissen Längsstreifen versehen und die Militärkarten quer getheilt, halb braun, halb weiss. Die Schnell-, Personenzugs- und Retourbillete erhalten einen durch einen schrägen Strich abgetheilten Abschnitt behufs Verwendung als Kinderkarten, welche zum halben Fahrpreise abgegeben werden. Die Arbeiterkarten haben auf der Rückseite für jeden Wochentag einen Abschnitt zum Abreissen bei der Rückfahrt.

Berlin-Dresden.

Nach Berichten hiesiger Blätter ist der Vertrag mit der Staatsbahn wegen fernerer Benutzung des Anhaltischen Bahnhofs in Berlin rechtskräftig geworden. Der Aufsichtsrath der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft hatte die Mitbenutzung des Anhaltischen Bahnhofs auf ewige Zeiten verlangt, damit das Terrain des eigenen Bahnhofs frei und verkäuflich werde, wogegen die Königliche Direktion zu Erfurt nur eine zeitweise Mitbenutzung in Aussicht nahm, da die Staatsbahnbehörden sich nicht für immer binden wollten. Ueber den Streitpunkt ist, wie vertragsmässig bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Aufsichtsrath und der Königlichen Direktion vorgesehen, die Entscheidung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten eingeholt worden. Letzterer hat sich der Auffassung der Königlichen Eisenbahndirektion angeschlossen. Der Vertrag ist nunmehr rechtskräftig und wurde dem Aufsichtsrathe zur Kenntnissnahme mitgetheilt. Als Termin für die demnächst abzuhaltende ordentliche Generalversammlung wurde der 29. September cr. festgesetzt.

Erfurt-Ritschenhausen.

Gelegentlich der Notiz über die Bereisung dieser Bahn durch den Herrn Minister Maybach ward vom „Berl. Act." angegeben, dass möglicherweise der Bauzustand der Bahn den Anlass zu dieser Reise gegeben habe. Eine Zuschrift des Königlichen Eisenbahnbetriebsamt zu Erfurt bestätigt nun, dass in der That Rutschungen auf der Strecke Gräfenroda-Oberhof stattgefunden haben. Dieselben sind durch alte bergmännische Arbeiten veranlasst, welche — aus Zeiten vor dem dreissigjährigen Kriege herrührend — unter dem Bahnkörper hervortraten und auf deren Vorhandensein bei dem Bau der Bahn absolut nichts hindeutete. Es kann somit nicht wohl behauptet werden, dass die Bauverwaltung auf diese Hohlräume nicht in erforderlicher Weise gerücksichtigt und die Bahn nicht sicher genug ausgeführt habe. Ein Gleis der Bahn ist aber stets als betriebssicher erachtet worden und eine Unterbrechung des Verkehrs auf demselben niemals eingetreten; die Rekonstruktionsarbeiten am anderen Gleise werden mit aller Energie betrieben, so dass die vollständige betriebssichere Herstellung desselben mit Sicherheit bis zum 1. Oktober d. J. zu erwarten steht.

Umtausch der Oels-Gnesener Eisenbahnaktien und Stammprioritäten.

Laut Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau ist der bis 30. September 1885 zugelassene Umtausch von Stamm- und Prioritäts-Stammaktien der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft gegen Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. konsolidirten Anleihe über den 30. September d. J. hinaus bis Ende Dezember 1885 mit der Massgabe gestattet, dass diese Umtauschfrist eine endgültige und eine nochmalige Verlängerung derselben unbedingt ausgeschlossen ist.

Ambulante Eisenbahn-Güterbüreaus.

Man schreibt der „Weser-Ztg.": „Die im Bezirke der Eisenbahndirektion zu Hannover seit Anfang vorigen Jahres und zwar auf der Strecke Hannover-Frankfurt a. M. eingerichteten ambulanten Eisenbahn-Güterbüreaus sollen den uns zugegangenen Mittheilungen zufolge sich recht gut bewähren. Es ist durch die Bearbeitung der Frachtkarten unterwegs und die Rangirung der Güter bei der Verladung eine entschieden schnellere Beförderung besonders der Stückgüter herbeigeführt, wodurch den Klagen des Handelsstandes über die Langsamkeit der Stückgüterbeförderung wesentlich abgeholfen ist. Es lässt sich erwarten, dass die ambulanten Eisenbahnbüreaus deshalb auch auf anderen Strecken demnächst eingerichtet werden, wo der Güterverkehr solches erforderlich oder wünschenswerth macht." Ueber die Einrichtung von Fahrbüreaus in den Güterzügen auf der Strecke Berlin-Halle-Eisenach-Bebra-Frankfurt a. M. wurde bereits in No. 7 S. 89 Jahrg. 1884 d. Ztg. berichtet.

Petroleum-Transporte.

Dieselbe Zeitung schreibt: „Wir erfahren, dass in den nächsten Tagen zwei Cisternenwaggons in Nordenhamm eintreffen werden, um auf Veranlassung der Bremer Firma Leisewitz & Wiedemann mit Petroleum und Naphtha gefüllt zu werden. Dieses Transportmittel, welches bisher fast nur zwischen Belgischen Seeplätzen und der Schweiz wegen erheblicher Fracht- und Zollvergünstigungen zur Anwendung gekommen ist, dürfte für unsere Häfen bald eine grössere Bedeutung erlangen, da von der Firma W. A. Riedemann in Geestemünde ein Cisternenschiff nach Amerika gesandt worden ist, behufs Füllung mit Petroleum."

Hessische Ludwigsbahn.

Aus Mainz wird der „Frkf. Ztg." berichtet: „Die Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft hat sich nunmehr mit der Stadt Mainz wegen Festsetzung eines anderweiten Alignements für ihr zum Verkauf bestimmtes Terrain aus dem alten Bahnhof zwischen Bocksthor und Fischthor geeinigt. Mit Genehmigung des Kriegsministeriums lässt die Ludwigsbahn jetzt im Interesse besserer Verkäuflichkeit ihres Besitzthums die dasselbe begrenzende massive Festungsmauer auf Sockelhöhe abtragen und darauf ein Stacketengitter errichten, ähnlich wie dies vom Fischthor abwärts besteht. Die Kosten dieser Aenderungen fallen nämlich der Bahn zur Last. Im Anschluss hieran wird das umfangreiche Terrain mit chaussirten Strassen, Trottoirs, Kanälen, Gas- und Wasserleitung versehen, damit die Käufer mit fertigen Verhältnissen rechnen können. Einstweilen hat die Stadt Mainz den Bau der Kanäle für Rechnung der Bahngesellschaft übernommen."

Eröffnung des Haltepunktes Wierzchoslawice für den Personenverkehr.

Am 6. d. M. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg der zwischen den Stationen Inowrazlaw und Argenau eingerichtete Haltepunkt Wierzchoslawice für den Personenverkehr eröffnet worden.

Lübeck-Meyenburger Bahnprojekt.

Zur Vervollständigung unserer in No. 64 — Jahrgang 1885 — gebrachten Notiz, dieses Mecklenburgische Bahnprojekt betreffend, für welches dem in Mecklenburg rühmlichst bekannten Bauunternehmer J. H. Ehlers sehr bedeutende Kapitalien von den anliegenden Städten und Privaten bereits zur Verfügung gestellt sind, so dass das ganze Baukapital ohne Zuhülfenahme der Landeshülfe beschafft werden wird, theilen wir noch folgendes mit:

Die Vermessung der Linie von Meyenburg bis Criwitz ist bereits vollendet. Die für die Strecke Criwitz-Schwerin festgestellte Linie weist mannigfache Terrainschwierigkeiten auf; bei Schwerin wird die Erbauung eines ziemlich hohen Viaduktes nöthig werden, der die Friedrich-Franzbahn bei dem neuen Kirchhof überschreitet. Die Anlage des Bahnhofs der neuen Linie für die Stadt Schwerin ist Ausgangs der Wittenburger und und Lankower Chaussee deshalb geplant, weil diese Lage nach genauer Prüfung von sachverständiger Seite in keiner Weise technische Schwierigkeiten darbietet, da Steigungsverhältnisse in nur geringem Masse vorhanden und daher leicht zu überwinden sind und von hier aus am besten eine Verbindung mit der Friedrich-Franzbahn herbeigeführt werden kann.

Neubrandenburg-Friedländer Bahn.

Die Arbeiten für die Ueberführung der Neubrandenburg-Friedländer über die Nord- und Friedrich-Franzbahn sind in wenigen Wochen beendet, und dürfte die Eröffnung für den Betrieb zum 1. Oktober cr. zu gewärtigen sein. Da bekanntlich

seiner Zeit wegen Mitbenutzung des Friedrich-Franzbahnhofes in Neubrandenburg zwischen dieser und der Friedländer Bahn eine Einigung nicht erzielt werden konnte, so ging man im Mai d. J. an die Herstellung einer Verbindung mit der Mecklenburgischen Südbahn, nachdem durch Edikt der Grossherzoglichen Landesregierung zu Neustrelitz vom 2. Mai d. J. die Erlaubniss zur Fortsetzung des Baues der Friedländer Bahn von der Datze bis zum Bahnhof der Mecklenburgischen Südbahn ertheilt worden war (siehe No. 35 unserer Zeitung). Die Dammaufschüttung bis zu den Pfeilern, welch' letztere später die Tragewerke der Ueberführung aufnehmen sollen, sind soweit gefördert, dass die Arbeitszüge schon seit einiger Zeit über die provisorische Brücke der Berliner Nordbahn hinweggehen. Das Material für die eiserne Brücke über die Nordbahn und Friedrich-Franzbahn ist bereits angefahren und hat man mit dem Legen über letztere bereits den Anfang gemacht. Das neue Empfangsgebäude — bisher vertrat ein nur provisorisch hergerichteter Fachwerksbau die Stelle eines Empfangs- und Stationsgebäudes — ein massiger und doch eleganter Bau, reift seiner Vollendung entgegen.

Hamburg-Neustadt in Holstein.

Das Komitee der Hamburg-Neustädter Eisenbahn hat den Bau und Betrieb dieser Bahn an die Firma Soenderop & Co. in Berlin übertragen, nachdem dieselbe die Finanzirung der Bahn mit Hamburger und Berliner Bankhäusern nachgewiesen hat. Das Anlagekapital beträgt 15½ Millionen Mark. Die Kontrakte wurden seitens des Komitees einstimmig genehmigt. Mit thätig am Bau ist auch die Firma J. H. Ehlers zu Bahrenfeld.

Meiningen-Fulda.

Als es vor einigen Monaten der Börsenspekulation darauf ankam, den Kurs der Werrabahnaktien zu werfen, gelangte nach dem „Actionär" auch ein Gerücht in Umlauf, nach welchem Preussen beabsichtigte, eine Bahn aus der Gegend von Meiningen nach Fulda zu bauen, und es ward dies als eine neue schwere Konkurrenz für die Werrabahn bezeichnet. Eine Benachrichtigung aus bester Quelle gestattete uns damals gleich zu sagen, dass dieses Bauprojekt Preussischerseits nicht gefördert werde. Es bedarf diese Nachricht keiner Bestätigung, immerhin wollen wir erwähnen, dass die „Mein. Ztg." jetzt mittheilt, es habe der Reichstagsabgeordnete Zeitz in Berlin Gelegenheit genommen, dem Staatsminister vorzutragen, die Stadt sei durch die neue Linie „Dietendorf-Ritschenhausen" bereits erheblich geschädigt worden und befürchte neue Nachtheile durch die Verwirklichung des Projektes Ritschenhausen - Fulda. Der Herr Staatsminister Maybach hat auch darauf die bündige Erklärung abgegeben, dass Preussen garnicht daran denke, die betreffende Bahn zu bauen. Der Preussische Staat besitze bereits direkte Verbindungen Berlin - Frankfurt und brauche eine weitere durchaus nicht. Die Linie Ritschenhausen, eventuell Meiningen-Fulda könnte nur den Zweck haben, die Rhön zu erschliessen; in der Rhön aber gebe es durchaus nichts zu holen; die Bahn würde sehr theuer werden und nichts einbringen; der Preussische Staat könne sich also nicht darauf einlassen. Zugleich hat der Minister dem Abdeordneten Zeitz die Ermächtigung ertheilt, von dem Inhalt dieser Unterredung beliebigen Gebrauch zu machen.

Zahnradbahn Coblenz-Ehrenbreitenstein-Arenberg.

Aus Coblenz, 29. d. M., wird geschrieben: „Die Firma Soenderop & Co. in Berlin bewirbt sich zur Zeit bei der Staatsregierung um die Konzession für Anlegung einer Zahnradbahn von hier nach Arenberg. Die Bahn soll eine Spurweite von 1 m und eine Wagenbreite von 2,90 m erhalten. Stationsgebäude sollen nicht errichtet werden, da die in Ehrenbreitenstein und Arenberg bereitstehenden Züge Schutz bieten würden; ebenso glaubt man, dass das langsame Fahren die Anlage von Barrièren an den Wegen überflüssig mache."

Berliner Packetfahrt-Gesellschaft.

Die Gesellschaft hat einen Express-Packetverkehr von Berlin nach Breslau, Chemnitz, Dresden, Erfurt, Görlitz, Halle, Hamburg, Hannover, Leipzig, Magdeburg, Plauen i./V., Stettin, Zwickau eingerichtet. Ausserdem ist seit längerer Zeit ein Express-Packetverkehr von Annaberg, Barmen-Elberfeld und Crefeld nach Berlin eingeführt worden.

Preussische 4½ pCt. Konsols.

Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes halten wir uns für verpflichtet unsere Leser auf den Umtausch der 4½ pCt. in 4 pCt. Konsols durch nachstehende Mittheilung des „Berliner Actionär" aufmerksam zu machen. Die Inhaber von 4½ pCt. Konsols, welche die Herabsetzung auf 4 pCt. angenommen haben, sind befugt, die 4½ pCt. Schuldverschreibungen gegen neue 4 pCt. Titel umzutauschen. Die näheren Anordnungen wegen des Umtausches sind jetzt getroffen. Die 4½ pCt. Schuldverschreibungen sind vom 21. September d. J. ab bei der Kontrolle der Staatspapiere, Oranienstr. 92/93 hierselbst, oder bei einer der Regierungs-Hauptkassen, sowie bei der Kreiskasse zu Frankfurt a. M. einzureichen. Jeder Schuldverschreibung muss der am 1. April 1886 fällige Zinsschein und die Zinsschein-Anweisung beigefügt sein. Wer die neuen Schuldverschreibungen hier in Empfang nehmen will, hat derselben die Effekten mit einem Verzeichnisse zu übergeben. Formulare zu dem Verzeichnisse sind vom 14. September d. J. ab ebenda und in Hamburg bei dem Kaiserlichen Postamt No. 2 unentgeltlich zu haben. Genügt dem Einreicher der Effekten eine nummerirte Marke als Empfangsbescheinigung, so ist das Verzeichniss einfach, wünscht er eine ausdrückliche Bescheinigung, so ist es doppelt vorzulegen. Wer die neuen Schuldverschreibungen durch eine Provinzialkasse beziehen will, hat derselben die alten Effekten mit einem doppelten Verzeichnisse einzureichen. Das eine Verzeichniss wird mit Empfangsbescheinigung zurückgegeben. Formulare zu diesen Verzeichnissen sind vom 14. September d. J. ab bei den gedachten Provinzialkassen und den in den Amtsblättern zu bezeichnenden sonstigen Kassen unentgeltlich zu haben. Die Verzeichnisse sind für die auf Thaler- und Markwährung lautenden Schuldverschreibungen gesondert aufzustellen. In jedem Verzeichniss sind die Schuldverschreibungen nach Littera, Nummern und Werthabschnitten geordnet aufzuführen. Die Effekten selbst sind ebenso zu ordnen. Jede Klasse derselben ist mit einem Papierstreifen zu umgeben, auf welchem die Stückzahl vermerkt wird.

Ist eine 4½ pCt. Schuldverschreibung von einer öffentlichen Behörde ausser Kours gesetzt und erfolgt die Einlieferung von einer Privatperson oder einer anderen Behörde, so muss dem Umtausch die ordnungsmässige Wiederinkourssetzung vorausgehen. Privatausserkourssetzungsvermerke hindern den Umtausch nur dann, wenn derjenige, zu dessen Vortheil die Schuldverschreibung ausser Kours gesetzt worden ist, vorher den Verlust des Papiers hierher angezeigt hat. Die Ausreichung der neuen Schuldverschreibungen erfolgt nur gegen Rückgabe der Marke oder Empfangsbescheinigung. Die neuen Schuldverschreibungen sind in Werthabschnitten zu 5 000 ℳ, 3 000 ℳ, 2 000 ℳ, 1 000 ℳ, 500 ℳ, 300 ℳ, 200 ℳ, 150 ℳ ausgefertigt worden. Sie werden am 1. April und 1. Oktober jeden Jahres verzinst und mit Zinsscheinen Reihe I. No. 3 bis 20 für die Zeit vom 1. Oktober 1885 bis 30. September 1894 nebst Anweisungen zur Abhebung der Reihe II. ausgereicht. Die Ausreichung geschieht nach Feststellung der eingelieferten Dokumente und soweit angängig, in den, den letzteren entsprechenden Werthabschnitten. Auf besondere Wünsche der Einreicher wird nach Möglichkeit Rücksicht genommen werden. Ueber den Empfang der neuen Dokumente ist unter einem, von der Kontrole der Staatspapiere aufgestellten Verzeichnisse seitens der Einreicher der 4½ pCt. Effekten besonders zu quittiren.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1884/85.

Die Entwickelung des Verkehrs auf der Bahn wurde im abgelaufenen Betriebsjahre durch die andauernd schlechte Lage des Eisenmarktes, den Wettbewerb der Spanischen Erze im Ruhrrevier und am Rhein und durch den Umstand ungünstig beeinflusst, dass die an die Bahn angeschlossene Eiserfelder Hütte wegen Neubau ihres Hochofens etwa 11 Monate ausser Betrieb war. Befördert wurden in Summa 185 537 t Güter. Ein Personenverkehr besteht auf dieser normalspurigen Sekundärbahn nicht.

Die gesammten Betriebseinnahmen bezifferten sich auf 177 186 ℳ, die Betriebsausgaben auf 93 638 ℳ, so dass sich ein Gewinn von 83 548 ℳ ergab. Von diesem Gewinn sind die statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds mit 8 420 Mark und in den Reservefonds mit 1 600 ℳ, sowie die Zinsen der schwebenden Schuld mit 5 312 ℳ, die Staatseisenbahnsteuer mit 2 472 ℳ und die Tantiemen mit 5 569 ℳ, in Summa 23 373 Mark zu begleichen. Es ergibt sich demnach ein Ueberschuss von 60 175 ℳ. Von diesem Ueberschuss haben die Stammprioritätsaktien einen Anspruch auf 6 pCt. = 39 000 ℳ und die Stammaktien einen solchen auf 5 pCt. Dividende = 20 000 ℳ, so dass ein Gewinnrest von 1 175 ℳ verbleibt. Die Generalversammlung beschloss die Vertheilung der vorgenannten Dividende und den verbleibenden Rest auf Rechnung des nächsten Jahres zu übertragen; ferner die Ausgabe von 20 000 ℳ 4½prozentiger Prioritätsobligationen zur Deckung der schwebenden Schulden und der Kosten zukünftiger Erweiterungsbauten.

Niederländische Korrespondenz.

Niederländische Centralbahn.

Dem Geschäftsbericht für das Etatsjahr 1884 ist folgendes zu entnehmen:

Befördert wurden: im Binnenverkehr 240 313 und im direkten und Transitverkehr 143 423, also im ganzen 383 736 Personen, gegen 394 886 in 1883. — Im direkten und Transitverkehr wurden befördert: im Verkehr mit den Niederländischen Bahnen 142 886 Personen, im Verkehr mit Belgien 128, mit England 64 und mit Deutschland 345 Personen. — Weiter wurden befördert 1 281 t Gepäck (1 328 t in 1883), 4 188 t Expressgüter (4 546 t), 97 675 t Frachtgüter (101 916 t), 429 Equipagen (371), 4 309 Pferde (4 781) und 125 555 Stück Vieh (122 644).

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr in 1884 483 155 fl. (in 1883 515 551 fl.), aus dem Gepäckverkehr 14 977 (15 914) fl., aus dem Güterverkehr 178 577 (192 816) fl., aus dem Viehverkehr 74 415 (78 129) fl.. Extraordinarien 31 974 (46 833) fl., Summa in 1884 783 098 fl. (in 1883 849 243 fl.), pro Kilometer 7 677 (8 326) fl., pro Zugkilometer 1,51 (1,69) fl.

Die Betriebskosten betrugen bei der: Allgemeinen Verwaltung in 1884 41 016 fl. (in 1884 41 430 fl.), Bahndienst 68 520 (66 124) fl., Fahrdienst 91 365 (94 322) fl., Maschinendienst 148 224 (139 535) fl., Güterverkehr 14 418 (13 039) fl., Summa der Betriebskosten in 1884 363 543 fl. (in 1883 354 450 fl.), pro Zugkilometer 0,704 (0,706) fl., Prozent der Einnahmen 46,423 (41,737) pCt.

Die Nettoeinnahmen betrugen 419 555 pCt.

Hiervon wurden verausgabt: Entschädigung für die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 16 775 fl., Erneuerung des Oberbaues 4 419 fl., Wagenmiethe und Wagenreparaturen 4 232 fl., Zuschuss zu der Pensions- und Unterstützungskasse 4 927 fl., Zinsen und Amortisirung 9 311 fl., sonstige Ausgaben 968 fl., im ganzen 40 632 fl., bleibt mithin ein Reingewinn von 378 923 fl. Von diesem Gewinnsaldo wurden 54 990 fl. verwendet zur Amortisirung von 234 Obligationen à 235 fl. und 320 281 fl. zur Auszahlung mit 7,05 fl. der Koupons 44 und 45 von 45 430 Obligationen. Von dem Ueberreste von 3 652 fl. wird die Hälfte verwendet zur Tilgung von 18 Schuldscheinen à 100 fl.

Die Baurechnung betrug am Ende des Jahres 9 841 831 fl.

Der Wagenpark besteht aus 93 Personenwagen, 20 Gepäckwagen und 153 Güter- und Viehwagen.

Die Lokomotiven haben 584 755 km durchlaufen gegen 569 577 km in 1883.

Die Wagen haben 5 361 760 Wagenkm und 10 958 846 Achskm zurückgelegt, wovon resp. 585 581 und 1 171 162 auf fremden Linien.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.

Es wurden in 1884 26 550 Personen mehr befördert als in 1883, die Mehreinnahme aus diesem Verkehr betrug 15 619 fl.

Im Binnenverkehr wurden rund 11 000 Personen mehr befördert, obwohl sich die Einnahme um 3 100 fl. minderte; im Verkehr mit der Linksrheinischen Bahn dahingegen wurden weniger Personen als in 1883 befördert, während sich die Einnahme steigerte. Im Transitverkehr zwischen der Staatsbahn und der Linksrheinischen Bahn wurden 3 430 Personen mehr befördert. Im Norddeutsch-Englischen Verkehr wurden 26 533 Personen befördert für 98 980 fl. gegen 22 420 Personen und 83 563 fl. in 1883, also mehr in 1884 4 113 Personen und 15 417 fl. Der Verkehr mit Belgien von und nach Norddeutschland vermehrte sich um 310 Personen und 1 148 fl.

Die Einnahme aus dem Binnen-Güterverkehr ging von 39 007 fl. in 1883 bis auf 24 686 fl. in 1884 zurück, also 14 321 fl. weniger als in 1884. Im direkten Verkehr betrugen die Einnahmen aus dem Güterverkehr 25 255 fl. weniger als in 1883. Es ist hier aber zu bemerken, dass in 1883 für den Ballasttransport im Verkehr mit den Niederländischen Staatsbahnen 30 124 fl. vereinnahmt wurde, sodass ohne Berücksichtigung dieses Transportes die Einnahme aus dem direkten Güterverkehr sich um 4 869 fl. steigerte. Im Transitverkehr betrugen die Einnahmen 1 122 fl. weniger als in 1883. Der Kohlenverkehr war in Vergleich mit dem vorigen Jahre bedeutend, es wurden befördert 42 055 t Kohlen für 40 120 fl. gegen 16 040 t für 19 464 fl. in 1883.

In 1884 wurden befördert 302 819 Personen (276 269 in 1883), 1 529 900 (1 278 600) kg Gepäck, 70 100 (89 100) kg Bestellgüter, 769 500 (709 600) kg Eilgüter, 5 950 700 (6 500 500) kg Stückgüter, 125 798 700 (219 671 700) kg Frachtgüter und 12 445 (21 685) Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 221 746 fl. (206 127 fl. in 1883), aus dem Güter- und Viehverkehr 181 990 (213 291) fl., überhaupt 420 982 (435 846) fl.

Die Betriebskosten betrugen: allgemeiner Dienst 43 240 fl. (43 415 fl. in 1883), Bahndienst 75 603 (70 435) fl., Betriebs- und kommerzieller Dienst 123 366 (116 052) fl., Maschinendienst 77 545 (87 119) fl., überhaupt 319 756 (317 023) fl., also in 1884 2 733 mehr.

Es verbleibt ein Reingewinn von 101 226 fl., hierzu Uebertrag aus dem vorigen Jahre 1 117 fl., im ganzen 102 343 fl. Nach Abzug einer Summe von 12 000 fl. für den Erneuerungsfonds wurden 90 000 fl. zur Auszahlung mit 18 fl. der am 1. Mai d. J. verfallenden Koupons bestimmt.

Anwesend waren 11 Lokomotiven, 46 Personen-, 4 Gepäck-, 133 Güter- und 20 Viehwagen.

„Dedemvaartsche“ Dampftramway-Gesellschaft.

Unter obiger Firma hat sich in Avereest eine Gesellschaft konstituirt, welche den Bau und Betrieb projektirt einer Dampftrambahn vom Bahnhofe Dedemsvaart bis Heemse in der Gemeinde Amt-Hardenberg, welche Linie weiter durchgezogen werden soll, falls die Aktionäre sich später dazu entschliessen sollten.

Das Gesellschaftskapital ist auf 300 000 fl. festgestellt, vertheilt in 40 Gründeraktien von je 3 000 fl. und 180 Aktien von 1 000 fl., welche in Aktien von 500 fl. und 250 fl. getheilt werden können.

Die Aktien müssen innerhalb 5 Jahren nach der Bildung der Gesellschaft in Umlauf gebracht sein.

Nach Abzug einer Summe zur Zahlung von 4 pCt. Dividende empfangen die Gründer 4 pCt. des auf die Gründeraktien gezahlten Betrags. Der Ueberrest des Reingewinns wird wie folgt vertheilt: 15 pCt. für Zurückerstattung der von den Provinzialstaaten gewährten Subvention; 15 pCt. für den Direktor; 10 pCt. für die Kommissäre; 5 pCt. für die Beamten; 20 pCt. für den Reservefonds; 20 pCt. für die Inhaber von Gründeraktien; 15 pCt. für alle Aktionäre. Nach erfolgter Zurückerstattung obenerwähnter Subvention werden die dazu verwendeten 15 pCt. dem Reservefonds überwiesen.

Nymegener Eisenbahngesellschaft.

In der am 21. August in Amsterdam abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde die Dividende pro 1884 auf 14,05 fl. pro Aktie von 500 fl. festgestellt. Die ausscheidenden Herren J. W. Bahe, Kommissar, und J. J. Troger, Direktor-Kassenführer, wurden wiedergewählt.

Tramway Deventer-Borculo.
(Geldersch-Overyselsche Dampftramway.)

Am 22. August hat in Gegenwart der Herren Minister des Innern, des Handels und der Gewerbe die feierliche Eröffnung dieser Linie stattgefunden.

Am 26. August wurde die Linie dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Linie hat in Deventer und Lochem Anschluss an das Niederländische Staatseisenbahnnetz.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1884.

Dem von der „Railroad-Gazette“ gebrachten Auszug aus „Poor's Manual“ entnehmen wir die nachfolgenden Angaben:

		1884	1883	Zu- oder Abnahme pCt.
Bahnlänge . .	Miles	125 379	121 454	+ 3,2
	(= km	201 860)	—	—
Länge der Gleise .	Miles	156 497	149 183	+ 4,9
davon mit Stahlschienen . . .	„	90 243	78 491	+ 15,0
Aktienkapital . . .	D.	3 762 616 686	3 708 060 583	+ 1,4
Fundirte Schulden .	„	3 669 115 772	3 500 879 914	+ 4,8
Andere „ .	„	244 666 596	268 925 285	— 9,0
Aktien und Schulden zusammen	D.	7 676 399 054	7 477 865 782	+ 2,7
Wirkliche Anlagekosten	„	6 924 554 444	6 684 756 045	+ 3,6
Zahl der Lokomotiven . .		24 587	23 823	+ 3,2
„ „ Personenwagen .		17 993	16 889	+ 6,5
„ „ Gepäck-, Express- und Postwagen		5 911	5 948	— 0,6
„ „ Güterwagen . .		798 399	738 661	+ 8,1
Durchschnittlich betriebene Strecken .	Miles	113 173	106 939	+ 5,8
Personenmeilen .	„	8 778 581 061	8 541 309 674	+ 2,8
Tonnen- „ .	„	44 725 207 677	44 064 923 445	+ 1,5
Einnahmen.				
Personenverkehr . .	D.	206 790 701	206 837 256	—
Güterverkehr . . .	„	502 869 910	544 509 831	— 7,7
Andere Betriebseinnahmen	„	53 645 997	55 765 693	— 3,8
Summa	D.	763 306 608	807 112 780	— 5,2
Betriebsausgaben . .	„	496 792 697	515 525 192	— 3,7
Nettoertrag	D.	266 513 911	291 587 588	— 8,6
Anderweite Einnahmen	„	83 242 261	68 354 739	+ 21,8
Gesammterträge	D.	349 756 172	359 942 327	— 2,8
Zahlungen an				
Obligationszinsen . .	D.	167 286 139	—	—
anderen Zinsen . .	„	7 432 919	—	—
Summa der Zinsen	D.	174 719 058	174 414 258	+ 2,0
Dividenden	„	93 203 835	101 579 038	— 8,2
Renten (?)	„	70 573 051	—	—
Summa	D.	338 495 944	—	—
Transportpreise pro Mile für Passagiere . . .	Cts.	2,356	2,422	— 2,7
„ die Tonne Fracht	„	1,124	1,236	— 9,0

Würden die 1883 erhobenen Transportpreise im Jahre 1884 aufrecht erhalten sein, so würden die Einnahmen 5 826 532 D. im Personen- und 50 824 141 D. im Güterverkehr, zusammen also ca. 56,7 Millionen Dollar mehr betragen haben, als wirklich eingekommen sind. Die Mindereinnahmen im Jahre 1884 sind also nur dem Herabgehen der Transportpreise zuzuschreiben.

Ungeachtet des allgemeinen Darniederliegens der Geschäfte blieb die 1884 transportirte Tonnenzahl nur um ein Geringes hinter der von 1883 zurück, übertraf aber die des Jahres 1882 um 29,6 Millionen Tonnen und die Tonnen-Miles pro 1884 waren um 5 423 Millionen (13¾ pCt.) höher als die von 1882.

Der Rückgang der Einnahmen im Jahre 1884 ist ein seit den letzten Jahren ganz ungewohntes Ereigniss, denn die Gesammteinnahmen aller betriebenen Linien betrugen (in Millionen Dollar):

1877 . . .	473	1881 . . .	702
1878 . . .	490	1882 . . .	770
1879 . . .	526	1883 . . .	824
1880 . . .	614	1884 . . .	771

Die Zunahme in 6 Jahren belief sich also auf 351 Millionen Dollar = ca. 75 pCt., in den 4 Jahren 1880—1883 auf 298 Millionen oder 75 Millionen Dollar jährlich. Diese bedeutende Vermehrung der Einnahmen war vorzugsweise zuzuschreiben der enormen Bauthätigkeit der 5 Jahre 1879—1883, innerhalb deren etwa 40 000 Miles Bahn mit einem Kostenaufwande von 1 200 Millionen Dollar hergestellt wurden. Die Aufwendung war auf das ganze Land vertheilt und gab eine ausserordentliche Anregung zu Handel und Produktion mannigfachster Art. Im Jahre 1884 wurden dagegen kaum 4 000 Miles Bahn zu einem Kostenbetrage von weniger als 20 000 D., vielleicht sogar 15 000 D. pro Mile, also im ganzen von nur 60—75 Millionen Dollar gebaut. Eine so bedeutende Abnahme der Geldverwendung, welche im Jahre 1882 die Summe von 350 Millionen Dollar erreichte, musste nothwendigerweise eine heftige Erschütterung aller Interessen des Landes hervorrufen.

In einem Lande wie Amerika hat eine solche Störung die Wirkung einer allgemeinen Nothlage. Die Bahntransporte von 1883 überstiegen die pro 1882 um 40 Millionen Tonnen. Zu 25 D. pro Tonne betrug also der Werth dieses Zuwachses 1 Milliarde Dollar. Alle grossen Unternehmungen des Landes hatten nicht nur in gleichem, sondern sogar in viel stärkerem Verhältniss ihre Thätigkeit ausgedehnt in der Erwartung, dass auch 1884 die Güterbewegung wieder um 40 Millionen Tonnen mit dem Werthe 1 Milliarde Dollar zunehmen werde, wie 1883. Statt einer Zunahme trat aber 1884 eine Abnahme um 10 Millionen Tonnen im Werthe von 250 Millionen Dollar ein. Dies hätte folglich beinahe alle Handels- und Fabrikzweige zu einem völligen Stillstand bringen mögen. Thatsächlich trat ein solcher aber nicht ein. Der Umfang der 1884 bewegten Waaren kam vielmehr dem von 1883 ziemlich nahe, während die Konsumtion in beinahe gleichem Verhältniss wie im Vorjahr weiter ging. Da auf eine gleiche Zunahme im Jahre 1884 wie in 1883 gerechnet war, so folgte hieraus eine vollständige Ueberfüllung in jedem Geschäftszweige und eine äusserst schlimme Herabdrückung aller Waarenpreise.

Von den 40 000 Miles Bahn der Jahre 1879—1883 war ein nicht geringer Theil lediglich auf Spekulation gebaut und als Parallelbahnen schon bestehender Linien. Das schlagendste Beispiel dieser Art bieten die West Shore und die „Nickel-Plate" Linien. Die allgemeine Entmuthigung in Eisenbahnkreisen ist dem Bau dieser beiden Bahnen und dem traurigen Schicksal derselben mehr als jeder anderen Ursache zuzuschreiben. Die Folge davon war die Einstellung der Vertheilung der lange Zeit vorher regelmässig gewährten Dividenden bei der Lake Shore und der Michigan Centralbahn und die Reduzirung der Dividenden der Newyork Centralbahn von 2 pCt. pro Quartal auf 1 pCt. Der Wegfall oder die Ermässigung der Dividenden dieser grossen Bahnen rief die schlimmsten Befürchtungen und das ärgste Misstrauen in Bezug auf den Werth aller Eisenbahnpapiere hervor. Die Einnahmen anderer grosser Trunk-Bahnen litten in gleicher Weise. Eine allgemeine Störung der vorher zwischen den Gesellschaften bestandenen Beziehungen war das unvermeidliche Resultat. Sie schienen alle pfadlos zu treiben ohne Karte und Kompass. In dem herrschenden Misstrauen und dem aufgehobenen Zusammenhang gingen die verschiedenen Linien, namentlich die Trunk-Bahnen, jede auf ihre eigene Rechnung vor und bewarben sich in wildester Weise um Geschäfte mit sehr geringer Rücksicht auf die Transportpreise und deren Resultat. Pools wurden oft aufgegeben, nachdem sie eben abgeschlossen waren, wie dies stets der Fall sein wird, wenn nicht genug Transporte da sind.

Obwohl die West Shore und die „Nickel-Plate" Bahnen die Veranlassung des grossen Zusammenbruchs von 1883 und 1884 zu sein schienen, waren die wirklichen Ursachen doch lange vorher im Entstehen begriffen gewesen durch den wunderbaren Erfolg gewisser Beispiele des „Verwässerns" (watering), unter welchen die Pacific Linien, die Newyork Central und die Lake Shore Bahn schlagende Beispiele sind. Die eigentliche Katastrophe fand statt, als diese Verwässerungen unternommen wurden. Aufgeregt durch solchen Erfolg, wurde das ganze Volk gierig nach Bahnbauten in dem Glauben, dass zwei oder drei Dollar aus jedem angelegten Dollar mit Leichtigkeit gemacht werden könnten entweder durch den Erfolg der Unternehmung oder durch Wiederverkauf der Papiere. Von dieser Manie oder Täuschung wurde der Kapitalist ebenso beherrscht wie der Abenteurer. Die Gönner der West Shore Bahn, Leute von Kapital, gaben ihr Geld in gutem Ernst unter der Vorstellung her, dass sie sich auf eine ehrenwerthe und verdienstliche Unternehmung einliessen. Die Gönner der „Nickel Plate" bauten ihre Linie auf Spekulation und in der Absicht, sie zu verkaufen, indem sie Papiere zum Nominalwerthe von 2—3 D. für jeden baar eingezahlten Dollar emittirten. Ein nicht geringer Theil der von 1879—1883 eröffneten 40 000 Miles Bahn war nach demselben Plan und mit derselben Absicht entstanden. Was auch immer ihr Schicksal, eine grosse Anzahl davon trat in Konkurrenz für ein Geschäft, welches durch die bestehenden Bahnen bereits völlig genügend bedient war.

Das Land ist jetzt so ziemlich auf dem niedrigsten Stand, was die Bahnen betrifft, angekommen. Gegen die Krankheit muss nun ein Mittel gefunden und angewandt werden. Nichtkonkurrirende Bahnen müssen die beständige und sichere Zunahme der Geschäfte des Landes abwarten; die konkurrirenden müssen von den Parallelbahnen übernommen und als Nebenbahnen behandelt oder in anderer Weise so nutzbringend als möglich verwendet werden. Dieser Prozess der Gesundung ist schon im Gange. In Amerika kann man nicht lange unthätig bleiben. Es ist nicht verträglich mit der Anlage und dem Charakter des Volks, stets hülfesuchend zu verharren, sondern es hat die Gabe schnell handelnd sich aus den Verlegenheiten, welche es umgeben, herauszuarbeiten, gleichviel wie diese beschaffen sind und durch lange Erfahrung ist es dazu gut geschult. Alles was jetzt nöthig ist zu einer kräftigen und ausgedehnten Bewegung zum Besseren, ist irgend ein schlagendes Beispiel des Erfolges — eine befriedigende Lösung einer der schwierigsten herrschenden Fragen. Ein solches Beispiel dürfte durch die schnelle Regelung der West Shore Verwirrung gegeben werden. Es scheint jetzt sehr wahrscheinlich, dass diese Bahn in die Hände der Newyork Centralbahn fallen und dadurch ausser Stand gesetzt wird, einer konkurrirenden Linie Unheil zu bereiten. Wenn dies störende Element hinweggeräumt ist, kann die Centralbahn wohl die Hoffnung haben, wieder Dividenden zu zahlen, wenn auch nicht in dem Umfange wie früher, so doch in einem für die Aktionäre befriedigenden Masse. Die Lösung der West Shore Frage schliesst auch den Frieden zwischen der Central- und den Pensylvania-Gesellschaften in sich. Sobald diese beiden Gesellschaften auf friedlichem Fusse stehen, wird ein wirksamer und thatsächlicher Schritt zur Wiederherstellung der Tarifsätze gethan sein, welcher dem Kapital einen genügenden und zufriedenstellenden Nutzen zu verschaffen verspricht. Eine Vereinigung von West Shore und Centralbahn wird bald Nachfolge finden in der Zusammenlegung anderer grosser, mit einander konkurrirenden und einander schädigenden Gesellschaften. Die Schwachen werden entwaffnet werden und die Herren des Feldes bleibenden stärkeren Gesellschaften werden sich nach und nach aus ihren Verlegenheiten und Schwierigkeiten herausarbeiten.

Am meisten betheiligt bei der Verringerung der Einnahmen sind die grossen Trunk-Linien zwischen Chicago und der Ostküste, was theilweise herrührt von dem bedeutenden Niedergang des Exports an Getreide und Lebensmitteln; ferner sind stark betroffen die Union und die Central-Pacificbahn, sowie die die Bergbaustaaten durchziehenden Bahnen. Das Monopol, welches die Union Pacific früher hatte und ihre zeitweilige Blüthe begründete, ist jetzt vernichtet und damit sind ihre früheren Durchschnitts-Transportpreise, welche fast doppelt so hoch waren als anderswo im Lande, verschwunden. Die Central-Pacificbahn hat ihr Monopol selbst zerstört durch eigenen Bau einer rivalisirenden Bahn, in welcher jetzt ihr Hauptinteresse konzentrirt ist. Bergbau, besonders in Gold und Silber, ist selbst im günstigen Falle ein sehr unsicheres Geschäft und die zu dessen Versorgung gebauten Bahnen sind gleichen, erheblichen Schwankungen ausgesetzt.

Wenn es den Trunk-Linien gelingt, ihr Geschäft wieder in die Höhe zu bringen, — was allerdings sehr langsam gehen wird — so wird man selbst bei einer Dividende, die viel niedriger ist als die früheren waren, zufriedengestellt sein. Denn es ist nicht zu vergessen, dass ein sehr bedeutender Umschwung auf der ganzen Erde insofern eingetreten ist, als überall Kapitalüberfluss vorherrscht. Wenigstens ist der Zinsfuss in Amerika bedeutend gesunken, so dass man jetzt eine Kapitalanlage zu 5 pCt. für ebenso erwünscht hält, als vor einigen Jahren solche zu 8 pCt.

Es sollte als natürlich erscheinen, dass, als die Fluth zurückging, die Aufwendung von 1 200 Millionen D. für den Bau von 40 000 Miles neuer Bahnen binnen der fünf mit 1883 endenden Jahre, eine ausserordentlich grosse Geldknappheit folgen würde, ähnlich der, welche auf die grosse Bewegung in den 5 mit 1873 endigenden Jahren folgte, während welchen letzteren Jahres volle 27 000 Miles neuer Bahnen erbaut wurden. Am Schlusse der letzteren 5jährigen Periode war das Land ganz nahe am Bankerott, welcher die Banken und die grossen produzirenden und kommerziellen Interessen gleichmässig bedrohte. Die Einnahmen der Bahnen fielen von 526 Millionen Dollar in 1873 auf 520 in 1874; 503 in 1875; 497 in 1876 und 472 in 1877. Erst 1878 stellten sich Zeichen einer Wendung zum Besseren ein, die Eisenbahnein-

nahmen erhöhten sich auf 490 Millionen Dollar, also um 18 Millionen Dollar, der Bruttoertrag blieb aber immer noch um 36 Millionen Dollar hinter dem von 1873 zurück.

In der Periode nach 1873 war das hervorragendste Gepräge der Zustände der Mangel an Kapital zur Ausführung der regelmässigen Geschäfte des Landes. Im Gegensatz hierzu ist seit 1883 das auffallendste Zeichen der Zeit der Ueberfluss an Geld, an Kapital. Die 1873 endigende Eisenbahnbewegung veranlasste eine grosse Erschöpfung, deren Beseitigung die Volksarbeit von Jahren erforderte. In der Periode nach 1883, nach einer nochmaligen Aufwendung von 1 200 Millionen Dollar für neue Bahnen, ist an Kapital ein viel grösserer Ueberfluss als je vorher, ein Zeichen, auf wieviel festerem Grund das Land jetzt steht, als nach 1873.

Es darf angenommen werden, dass die Bruttoeinnahmen von 1885 nicht bedeutend hinter denen pro 1884 zurückbleiben, und dass sie überhaupt den niedrigsten Punkt der Ebbe bilden, so dass für das Jahr 1886 eine entschiedene Zunahme gegen 1885 und 1884 eintreten wird. H.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. Oktober d. J. wird die bisher für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle **Chronstau** auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Tarife berechnen sich nach dem Kilometerzeiger.

Breslau, den 1. September 1885. (1861)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Schliessung von Stationen.

Nachdem zwischen den Bahnhöfen Altenessen und Essen (Rh.) eine direkte Schienenverbindung hergestellt ist, wird die Station Essen (K. M.) des diesseitigen Verwaltungsbezirks mit dem 15. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr geschlossen. Die Abfertigung dieses Verkehrs wird alsdann auf Bahnhof Essen (Rh.) erfolgen, der Bahnhof Essen (K. M.) aber nur noch zur Annahme bezw. Auslieferung von Eil- und Frachtgütern (Stückgut und Wagenladungen) dienen. Die in Folge dessen in den Personen-Fahrpreisen und Gepäck-Taxen für Station Essen (Rh.) gleichzeitig eintretenden wenigen Aenderungen bezw. Erhöhungen können bei unserm Tarifbüreau hierselbst in Erfahrung gebracht werden.

Die übrigen Tarife für Essen (Rh.) bleiben einstweilen unverändert.

Köln, den 31. August 1885. (1862)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrh.).

III. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Oktober l. J. treten Tarifsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Frankfurt a. M. und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., der Hessischen Ludwigsbahn und bezw. der Main-Neckarbahn einerseits und der Station Märstetten der Schweizerischen Nordostbahn andererseits in Kraft. (1863)

Karlsruhe, den 4. September 1885.
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Für den Transport von **Seeschlick von Wilhelmshaven nach** Aurich, Burhafe, Dornum, Esens, Georgsheil, Hage, Loppersum, Marienhafe, Norden und Wittmund sowie **von Weener nach** Aschendorf, Emsdetten, Greven, Hiltrup, Kellerberg, Kluse-Dörpen, Lathen, Leschede, Lingen, Meppen, Mesum, Münster, Neermoor, Oldersum, Papenburg, Rheine und Salzbergen bei Aufgabe von mindestens 2 Wagenladungen à 10 000 kg an eine Frachtbrief-Adresse oder bei Frachtzahlung für mindestens 20 000 kg gelangen am 15. d. Mts. ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung.

Näheres ist auf den genannten Stationen zu erfahren. (1864 B&W)

Oldenburg, 1885 September 3.
Grossherzogliche Eisenbahn-Direktion.

Viehverkehr von Linz a. D., Passau und Wien nach Antwerpen etc. Am 1. November dieses Jahres tritt der Spezialtarif für den Transport von Hornvieh als Frachtgut in Wagenladungen zwischen den Stationen Linz a. D., Passau und Wien vom 1. September 1877 ausser Wirksamkeit und wird durch einen neuen Tarif nicht ersetzt. (1865)

Köln, den 19. September 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Thüringisch - Sächsisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II und IV. Für den Verkehr mit den Stationen Gera, Leipzig, Eilenburger und Thüringischer Bahnhof, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Eisenbahn - Direktions - Bezirks Erfurt gelangen ermässigte bezw. neue, sowie auch erhöhte Taxen zur Einführung. Die ermässigten bezw. neuen Frachtsätze treten am 10. September, die erhöhten am 20. Oktober d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen.

Erfurt, den 5. September 1885. (1866)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zu dem Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn**, der **Lübeck-Hamburger Bahn** einerseits und Stationen der **Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn** andererseits ist mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. der Nachtrag I., enthaltend Ausnahme-Frachtsätze für Zuckerrüben etc. erschienen.

Schwerin, den 7. September 1885. (1867)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz
Eisenbahn-Gesellschaft.

Vom 1. Oktober cr. ab werden die Stationen Radziwilow und Petrikau der Warschau-Wiener Eisenbahn, erstere in den Ausnahmetarif **a) für Stückkohlen etc.**, letztere in den Ausnahmetarif **b) für Kleinkohle des Anhangs zum Schlesisch-Polnischen Gütertarife** vom 1. Januar cr. aufgenommen. Die Sätze vom Schnittpunkte (Sosnowice) Schnitttafel B. betragen zu a) 30,58, zu b) 22,34 Kopeken pro 100 kg.

Breslau, den 5. September 1885. (1868)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

In dem neuen vom 1. Oktober 1885 ab giltigen **Deutsch-Polnischen Verbandstarif** gelten die ab Schnittpunkt östlich im Verkehr mit der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn aufgeführten Ausnahme-Schnittsätze für Erze, Steine etc. auch für die Artikel Erde und Thon mit Ausnahme von Farbe, Erde und Thon und Japonischer Erde.

Bromberg, den 2. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (1869 J)

Im Süddeutschen Eisenbahnverbande sind mit Gültigkeit vom 5. September c. für den Transport von frischem Obst in Ladungen von 10 000 kg. pro Wagen und Frachtbrief folgende Ausnahmefrachtsätze von Pettau, Station der K. K. priv. Südbahngesellschaft, zur Einführung gelangt:
nach Stuttgart . . . . 4,17 *M.* pro 100 kg.
„ Ulm . . . . 3,61 „ „ „ „

München, den 3. September 1885. (1870)
Generaldirektion d. K. B. Verkehrs-Anstalten
Betriebs-Abtheilung.

Im **Deutsch-Niederländischen** Verbands-Güterverkehr tritt am 10. September d. Js. für die Beförderung von Borke (Gerberlohe) in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von jedem Wagen im Verkehre zwischen Amersfoort, Station der Holländischen Eisenbahn, nach der Station Elmshorn des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona ein Ausnahme-Frachtsatz von 1 *M.* 18 *ℌ* für 100 kg in Kraft.

Elberfeld, den 3. September 1885. (1871 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil I. Die Gültigkeitsdauer der in dem Artikeltarif No. 1 des Theils I des Gütertarifs des Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes enthaltenen, mit dem 12. September cr. neuen Stils ablaufenden Tariftabellen No. 3 bis 9, enthaltend Frachtsätze für den direkten Getreide- etc. Verkehr von den Stationen
No. 3 der Rjaschsk-Morschansk Eisenbahn,
„ 4 „ Morschansk-Sysraner Eisenbahn,
„ 5 „ Orenburger Eisenbahn,
„ 6 „ Tambow - Koslower Eisenbahn,
„ 7 „ Rjäsan-Koslower Eisenbahn,
„ 8 „ Tambow - Saratower Eisenbahn und
„ 9 „ Moskau-Rjäsaner Eisenbahn
wird bis zum 31. August/12. September 1886 alten/neuen Stils verlängert. Ausgenommen hiervon sind und treten vom 13. September cr. ab ausser Kraft die Frachtsätze mit folgenden in der Abtheilung B ab Schnittpunkt 1 westlich des vorbezeichneten Artikeltarifs aufgeführten Stationen:

a) Altena, Barmen, Barmen (Mittel-), Barmen (Ober-), Barmen - Rittershausen, Barmen (Unter-), Barmen (Unter-) Rh., Bismark i. W., Bochum E., Brügge, Deutz E., Dortmund E., Düsseldorf E., Elberfeld (Mirke), Elberfeld (Ottenbruch), Elberfeld (Steinbeck), Essen E., Hagen, Hagen Rh., Iserlohn, Lennep, Mülheim a. Rh. E., Oberhausen E., Remscheid, Schalke E., Scherfede, Solingen, Witten E. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld,

b) Aachen, Aachen (Templerbend), Coblenz (Rhein- und Moselbahn), Crefeld, Dülken, Düren, Karthaus, Köln (Gereon, Pantaleon, Rheinstation, Thürmchen), München-Gladbach, München-Gladbach am Bökel, München - Gladbach am Speik, Neuss, Rheydt, Rheydt-Morr, Stolberg, Stolberg-Velau, Viersen B. M., Viersen Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch),

c) Bochum K. r., Deutz K. r., Dortmund K. M., Dortmund Rh., Düsseldorf K. M. und Rh., Duisburg, Essen K. M. und Rh., Mülheim a. Rhein K. M. und Rh., Oberhausen K. M. und Rh., Schalke K. r., Witten K. r. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Ferner verlieren mit dem 20. Oktober cr. neuen Stils die sämmtlichen in der Abtheilung B ab Schnittpunkt 1 westlich des vorbezeichneten Artikeltarifs für die vorstehend unter a, b und c genannten Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) enthaltenen Frachtsätze auch im Verkehr mit den in den Tariftabellen No. 1 und 2 (Moskau-Brester und Rjaschsk-Wjasma Eisenbahn) genannten Russischen Stationen ohne Ersatz ihre Gültigkeit.

Dagegen werden vom 13. September cr. neuen Stils ab die Frachtsätze der Station Posen (Centralbahnhof) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau ab Schnittpunkt 1 westlich für die Artikel

„Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen und Mühlenfabrikate exkl. Kleie"

auf 74 ℳ pro Wagen von 10 000 kg (610 Pud) ermässigt.

Bromberg, den 30. August 1885. (1872 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Verband. Durch den von uns publizirten Dienstbefehl No. 7 vom 15. Juli 1885 ist die Reexpedition von Gütern in Ala, Luino und Chiasso zu den Taxen des Deutsch-Italienischen Tarifs nördlich dieser Punkte zugelassen worden, um dem Publikum die Anwendung der etwa billigeren Frachtsätze der neuen Italienischen Lokaltarife vom 1. Juli 1885 zu ermöglichen.

Wir haben nun, um dem mit der Italienischen Sprache weniger vertrauten Theile des Handelsstandes entgegenzukommen, von den Personen-, Gepäck- etc. und Gütertarifen der Italienischen Gesellschaften des Mittelländischen und des Adriatischen Netzes eine Deutsche Uebersetzung anfertigen lassen, welche soeben bei R. Schultz & Cie., Buchdruckerei hierselbst, erschienen ist und bei dieser sowie unserer Drucksachenkontrolle für 5 ℳ pro Exemplar bezogen werden kann.

Der Tarif begreift den sämmtlichen Verkehr der vom Italienischen Staate verpachteten Eisenbahnen in sich, und ist die Uebersetzung durch einen Kilometerzeiger für die Uebergänge bei Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba und Cormons nach und von sämmtlichen Stationen des Mittelländischen, Adriatischen und Sizilianischen Netzes vervollständigt.

Strassburg, den 30. August 1885. (1873)
Die geschäftsführende Verwaltung für die Gotthardabtheilung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der durch Nachtrag V zum nachbarlichen Verband-Gütertarif mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn vom 25. März 1882 eingeführte **Ausnahmetarif für Kartoffelmehl** (Stärke, getrocknete und feuchte) ab Nowy-Dwor, Station der Weichselbahn nach Danzig und Neufahrwasser, wird vom 15. September d. J. ab unter den gleichen Bedingungen auf den Artikel „Kartoffelsyrup" ausgedehnt.

Bromberg, den 30. August 1885. (1874J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt. Mit dem 10. September cr. treten in dem rubrizirten Verkehre neue Tarifsätze für die Stationen Zobten und Ströbel, sowie für die Haltestelle Rogan in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen. (1875)

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Im Verkehr zwischen Leipzig Th. und H. S. G., Plagwitz-Lindenau Th., Zeitz Th., Gera Th. und Wolfsgefärth Th. einerseits und den Bayerischen Stationen Förtschendorf, Ludwigsstadt, Rothenkirchen und Steinbach andererseits sind mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze eingeführt, welche jedoch mit Eröffnung der Eisenbahnstrecke Eichicht-Probstzella durch andere Sätze ersetzt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Erfurt, den 3. September 1885. (1876)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum **Güter-**, beziehungsweise **Vieh- etc.** Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einer- und Stationen der **Oldenburgischen Staatsbahn** andererseits vom 1. April 1885 treten mit Gültigkeit vom 15. n. M. die ersten Nachträge in Kraft, enthaltend neben Ergänzungen und Berichtigungen etc. Bestimmungen wegen Schliessung der Station Horst des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Aufnahme der Station Golzwarden der Oldenburgischen Staatsbahn in den Güterverkehr, sowie Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Biersdorf, Dreisbach und Schutzbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Apen der Oldenburgischen Staatsbahn.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1885 August 29. (1877 B & W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 16. September 1885 tritt der Nachtrag II zum **Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif** in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement;
b) Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
c) Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Golmkau, Heinrikau, Kukehnen, Lichtenfeld, Mehlsack, Perwilten, Schoeneck, Tiefensee und Zinten des Bezirks Bromberg und Hermsdorf-Rehefeld, Holzhau, Leipzig (Bayr. und Dresd. Bahnhof), Moldau, Plagwitz-Lindenau, Roederau, Weida, Wolfsgefährth und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen;
d) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Getreide und Holz;
e) Ausnahmetarif für Langeisentransporte;
f) Berichtigungen zum Nachtrage I und bereits früher publizirte Tarifveränderungen.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den Billetexpeditionen der Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 31. August 1885. (1878J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung tritt im Badisch-Württembergischen Güterverkehr für den Ausnahmetarif No. 1 (Holz) eine anderweitige, der dermaligen Fassung der Position „Holz, Europäisches" des Spezialtarifs II im Theil I des Deutschen Eisenbahngütertarifs angepasste Nomenklatur in Kraft, über welche unsere Verbandstationen Auskunft ertheilen. (1879)

Karlsruhe, den 4. September 1885.
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. September 1885 wird bei Kohlentransporten im Badisch-Pfälzischen Verkehr ein die Tragkraftziffer des verwendeten Wagens übersteigendes Mehrgewicht bis zu 2½ pCt. taxfrei belassen. (1880)

Karlsruhe, den 4. September 1885.
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Vom 15. d. M. ab wird die Station Hainewalde der Königlich Sächsischen Staatsbahnen in den vom 15. November 1884 gültigen direkten **Oberchlesischen Steinkohlen- etc. Ausnahmetarif** nach Sachsen einbezogen und zwar kommen die um 0,01 ℳ pro 100 kg gekürzten Sätze der Station Grossschönau zur Berechnung.

Breslau, den 4. September 1885. (1881)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. September 1885 tritt zum **Südostpreussischen Verband-Gütertarif** vom 1. April 1881 der Nachtrag VII in Kraft; derselbe enthält:

a) ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Königsberg und Pillau,
b) Aufnahme der Stationen der Strecke Allenstein-Kobbelbude des Bezirks Bromberg in den Verkehr mit Pillau,
c) früher bereits publizirte Tarifveränderungen.

Exemplare dieses Nachtrags können durch die Billetexpeditionen der Verbandstationen bezogen werden. (1882J)

Bromberg, den 5. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Die im Nachtrage I zu den Elbeumschlagstarifen Oesterreich-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Oesterreich-Dresden-Elbkai vom 1. April 1885 auf Seite 59 resp. 49 enthaltenen Frachtsätze für Rohzucker und Pilézucker etc. für Station Radwanitz der K. F.-N.-B. erhöhen sich durchwegs um je (3) drei Pfennige pro 100 kg.

Wien, am 4. September 1885. (1883)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Pflaumen, gedörrte, Pflaumenmus (Powidl, Lequar) und Obst, getrocknet, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Wien, Floridsdorf, Stadlau, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling	ℳ 2,11 resp. 1,77
Nach Dresden-Elbkai von Wien, Floridsdorf Stadlau, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling	ℳ 2,57 resp. 2,23

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive zehn Pfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. September 1885. (1884)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide etc. (Ausnahmetarif No. 9) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie"

unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Palota und Waitzen	2,— ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Palota und Waitzen	2,35 ℳ

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. August 1885. (1885)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Mit 15. September cr. tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlagstarife „Oesterreich-Aussig-Landungsplatz" (Theil II Heft B) vom 15. Mai 1885 in Kraft.

Derselbe enthält Tabellen für die jeweilige Kürzung der Frachtsätze bei Kursschwankungen von 100 fl. Oe. W. = 166 ℳ bis 100 fl. Oe. W. = 160 ℳ, ferner Ergänzungen und Abänderungen der Klassenguttarife und Ausnahmetarife sowie Druckfehlerberichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Stationen zur Einsicht, sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Bezuge bereit.

Wien, am 31. August 1885. (1886)

Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für a) Tabak, roh, Tabakblätter und Tabakschrot und b) Rolltabak treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

		bei Aufgabe von 5000 kg	10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Landskron und vice versa . .	a)	— ℳ	1,72 ℳ
	b)	1,89 „	1,72 „
Von Dresden-Elbkai nach Landskron und vice versa . .	a)	— „	2,18 „
	b)	2,43 „	2,18 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive (10) zehn Pfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. September 1885. (1887)

Mit 15. September l. J. tritt ein Nachtrag I zu dem seit 1. Januar d. J. bestehenden **Oesterreichisch - Ungarischen Verbandtarife**, Theil III Heft 1, für Getreide etc. in Wirksamkeit. Dieser Nachtrag enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Nussdorf.

Ferner tritt mit 20. September l. J. ein Nachtrag VI zum Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen in Wirksamkeit, welcher Abänderung bezw. Ergänzung der Bestimmungen, Gebühr für das Bestreuen der Waggonböcke bei Aufgabe und Verladung von Hornvieh in Ungarischen Stationen und Abänderung der Waarenklassifikation enthält. (1888RM)

Exemplare sind bei den betreffenden Bahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oesterr.-Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen.

Mit 1. Oktober 1885 tritt der Nachtrag III zum Tarife für den **Kohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc.** vom 1. September 1883 in Kraft, von welchem Nachtrage Exemplare durch die betheiligten Verwaltungen zu bekommen sind.

Teplitz, im September 1885. (1889)

Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Vom 1. Oktober l. J. ab kommen direkte Fahrbillets I. und II. Klasse, gültig für alle Züge zwischen Moskau einerseits, Karlsbad, Franzensbad, Marienbad sowie Eger andererseits via Granica-Olmütz-Prag in beiden Richtungen zur Einführung.

Wien, den 1. September 1885. (1890)

V. Submissionen.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von

100 Stück Güterwagen und
7 „ Bagagewagen

soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 29. September 1885, um 12 Uhr Mittags, an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, das niedrigste oder irgend eines der Angebote zu acceptiren.

Aarhus, den 3. September 1885. (1891)

Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Bereiche des unterzeichneten Eisenbahn - Betriebsamts angesammelten alten Schienen und Metallabgänge im Gesammtgewichte von 200 000 kg sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Die Angebotsgrundlagen sind in den Stationsbüreaus der Bahnhöfe Falkenburg, Tempelburg, Lubow, Neustettin und Zollbrück, auf welchen die Materialien lagern, sowie in dem Büreau des Dt. Submissions-Anzeigers in Berlin, Ritterstrasse 47, und der Submissions-Zeitung Cyclop daselbst, Friedrichstrasse No. 1, ausgelegt. Dieselben werden auf Verlangen an den Büreauvorsteher Eisenbahnsekretär Goertz hierselbst gegen Einsendung von 50 ₰ Abschreibegebühren und zwar die Kaufbedingungen und die Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien in je 2 Exemplaren jedem Kauflustigen zugesandt.

Angebotstermin am Freitag den
25. September 1885, Vormittag 11 Uhr.

Stolp, den 1. September 1885. (1892 J)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in vierzehn Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung Morcelselaan in Utrecht, oder von dem Magazinverwalter in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 7. bis 28. September d. J. (ausgenommen des Sonntags) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 28. September d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 12. Oktober d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, den 5. September 1885.

Der Generaldirektor. (1893 D & Co.)

Tinten.

Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.

Bielefeld. **Bornträger & Clüsener.**

Die

Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer

(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,

BRÜSSEL

verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere

Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.

zu äusserst billigen Conditionen.

Beilage zu No. 70. **Berlin,** am 9. September 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarife und Bedingungen für die Eisenbahntransporte auf den Italienischen Eisenbahnen.

Allgemeine Tarife.

Bezeichnung und Klassifikation der Güter.

Kapitel IX.

Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, Leichen und Thieren.

Art. 92. Anmeldung zur Beförderung. Zur Erlangung der Beförderung von Gütern und anderen Gegenständen (mit Ausnahme von Gepäck und Hunden in Begleitung von Reisenden) (46) bedarf es eines schriftlichen Anmeldescheines oder eines Eilfrachtbriefes für Eilgut und eines Frachtbriefes für Frachtgut oder beschleunigt befördertes Frachtgut; dieselben müssen mit den von der Verwaltung festgestellten Formularen vollkommen übereinstimmen *).

Der Anmeldeschein muss in einem Exemplar übergeben werden, wenn es sich um Beförderung im Lokalverkehr handelt, dagegen in so vielen Exemplaren, als Verwaltungen beim Transport betheiligt sind, wenn es sich um den Verbandsverkehr handelt.

Bei der Beförderung von baarem Gelde und anderen in dem bezüglichen allgemeinen Tarif erwähnten Gegenständen muss ein Exemplar mehr übergeben werden, welches bei der Versandstation verbleibt.

Der Anmeldeschein muss folgende Angaben enthalten:

a) Namen der Versand- und der Empfangsstation.

Sofern der Bestimmungsort mit der Versandstation nicht in Verbindung steht oder überhaupt nicht an der Eisenbahn liegt, so muss der Versender Mittel und Wege angeben, wie die Weiterbeförderung erfolgen soll. Dasselbe ist der Fall, wenn die Güter nach einer für den Güterverkehr nicht eröffneten Station oder Haltestelle bestimmt sind, oder wenn eine als Frachtgut expedirte Sendung nach einer nur für den Eilgutverkehr eröffneten Station bestimmt ist.

b) Vornamen, Zunamen und Adresse des Versenders und des Empfängers;

c) Bezeichnung der Sendung, d. h.:

bei Gütern: Verpackungsart, Inhalt und Gewicht; die Anzahl der Frachtstücke, Zeichen und Zahl, mit denen sie versehen sind und eventuell ihre Ausdehnung und Umfang.

bei baarem Gelde und anderen Gegenständen, welche unter den Tarif für baares Geld und Pretiosen fallen: die Deklaration auf allen Begleitpapieren des betreffenden Werthgegenstandes ausser den sonst für Güter erforderten Angaben;

bei Fahrzeugen: Anzahl und Bezeichnung nach dem in Art. 72 enthaltenen Namenverzeichniss;

bei Leichen: die in der Tabelle des Art. 78 enthaltenen Angaben;

bei Vieh: Anzahl der Häupter, die Art und die Klasse, welcher sie nach dem aufgestellten Verzeichniss (79) angehören;

d) ob die Beförderung mit Frankofracht oder in Ueberweisung erfolgen soll — vorbehaltlich der festgesetzten Ausnahmen (5);

e) die Bezeichnung „Bahnhof-restante“, wenn das Gut nicht nach der Wohnung geschafft werden soll — wo eine solche Einrichtung besteht (120);

f) der Antrag auf Anwendung der Spezialtarife;

g) Angabe des Werthes zum Zwecke der Versicherung;

h) spezielle Angabe der Zoll-, Polizei- oder anderen Papiere, welche mit der Sendung gehen sollen;

i) Nachnahmen der gemäss Art. 121 spezifizirten Spesen und Vorschüsse;

k) den Versandort, den Tag der Aufgabe und die Firma des Versenders oder seines Vertreters.

Bei entzündbaren oder explosiblen Gütern bedarf es auch der Angabe, ob sie sich in innerer Uebereinstimmung mit den geltenden Vorschriften (102) befinden.

Alle diese Angaben müssen auf dem als Aufgabebescheinigung bezeichneten Abschnitt des Frachtbriefes wiederholt sein.

Es steht dem Versender frei, den Transportweg für die Sendung anzugeben; mangels einer solchen Angabe hat die Verwaltung denjenigen Weg zu wählen, welcher sich hinsichtlich des Preises als der günstigste für den Versender stellt.

Art. 93. Besondere Vorschriften für die Frachtbriefe. Die Güter müssen nach dem Inhalt genau bezeichnet sein, unter völligem Ausschluss von allgemeinen Bezeichnungen.

Der Versender muss für jede Sendung von Vieh, Fahrzeugen, Leichenbahren und Todtenasche, baarem Geld und Pretiosen, entzündbaren, gefährlichen, explosiblen und andern Gütern, welche eine Zusammenladung mit andern Gütern nicht zulassen, welche leichtem Verderben ausgesetzt oder einer steueramtlichen Behandlung unterworfen sind, besondere Frachtbriefe ausstellen.

Jeder Frachtbrief darf sich nur auf einen Wagen (ausgenommen, wenn ein unzerlegbares Gut auf 2 oder mehrere Kuppelwagen verladen ist), einen Versender und einen Empfänger beziehen.

Der Versender haftet für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle aus irrigen, ungenauen oder unverständlichen Erklärungen oder Angaben etwa entstehenden Folgen.

Die Frachtbriefe müssen — eventuell unter Beifügung der in der erforderlichen Zahl ausgestellten Zollpapiere und der andern im Art. 92 unter h gedachten polizeilichen, sanitären u. s. w. Urkunden — der Station in den für die verschiedenen Transportarten festgesetzten Fristen übergeben werden.

Alle Klauseln, Bedingungen und Bestimmungen, welche die Verantwortlichkeit der Verwaltung über die in den Tarifen oder den Transportbedingungen festgesetzten Grenzen erhöhen, sind vollkommen nichtig und wirkungslos. Frachtbriefe mit Korrekturen oder Rasuren werden nur zugelassen, wenn sie mit der Firma des Versenders bestätigt sind.

Art. 94. Empfangsschein. Abschluss des Frachtvertrages. Sobald die Auflieferung des Gutes beendet ist, übergibt die Versandstation dem Versender den Empfangsschein, welchen sie vom Frachtbrief abtrennt, indem sie gleichzeitig den eigenen Stempel aufdrückt.

Ein solcher Empfangsschein muss ausschliesslich von dem ausstellenden Beamten geschrieben sein; andernfalls haftet die Verwaltung nicht für die Folgen.

Der Frachtvertrag gilt mit der Aushändigung des Empfangsscheines als abgeschlossen.

Art. 95. Annahme der Güter. Güter, welche nach Handelsgebrauch in Gefässen oder in anderer Verpackung befördert zu werden pflegen, oder solche, für welche die Verpackung von der Verwaltung in den Tarifen vorgeschrieben ist, müssen in solcher Beschaffenheit aufgeliefert werden, dass sie die Aufladung, Beförderung und Entladung ohne Gefahr von Verlust oder Beschädigung gestatten.

Die Verwaltung ist berechtigt, die Beförderung von Gütern zu verweigern, welche nicht ordnungsmässig oder garnicht verpackt sind, ungeachtet die Eisenbahnbeamten eine Verpackung für erforderlich erachten, ausser wenn der Versender durch Ausstellung eines — dem auf dem Frachtbrief vorhandenen Muster entsprechenden — Reverses die Verwaltung von der Haftung befreit.

---

*) Jede der drei Verwaltungen gibt Frachtbriefformulare von besonderer Farbe aus.

Die Frachtbriefformulare enthalten:

I. auf der Vorderseite:

A. auf dem linken grösseren Theile im wesentlichen den Vordruck für diejenigen Angaben, welche auch das Formular des Deutschen Betriebsreglements enthält, sowie kurze Anweisungen für die Ausfüllung;

B. auf dem rechten Theile

oben: den Vordruck für Auslieferungsscheine (Art. 110),

unten: den Vordruck für Empfangsscheine (Art. 94);

II. auf der Rückseite:

auf dem dem Vordruck für die Auslieferungsscheine entsprechenden Theile der Vorderseite: den Vordruck für die Spezifikation der Spesennachnahme, sowie allgemeine Bemerkungen über die Anbringung von Frachtreklamationen u. dergl.;

auf dem dem Vordruck für die Empfangsscheine entsprechenden Theile der Vorderseite die gleichen Bemerkungen;

auf dem übrigen Theile: der Vordruck für die Spezifikation der Spesennachnahme und Vorschüsse, für die bei Beförderung unverpackter oder mangelhaft verpackter Güter auszustellenden Reverse (Art. 95), für die Bezeichnung der zum Transporte verwendeten Wagen und für die Uebergangsstempel.

Flüssigkeiten, welche aus den Gefässen auslaufen, und Güter, welche aus irgend einem andern Grunde die andern Güter beschädigen können, werden auch mit einem Reverse nicht angenommen.

Güter, welche lose zur Auflieferung gelangen, wie Thonerde, Asphalt, Kalk, Kohlen, Dünger, Abfälle, Hörner und Klauen, Kies, Nussschalen, Mist, Sand, Erde und andere, welche sich mit andern vermischen können, werden nur in Wagenladungen angenommen.

Sendungen und Ergänzungen von Gütern der vorerwähnten Art, welche nicht einen Wagen füllen, müssen in Säcken, Kisten, Fässern oder anderen Gefässen verpackt sein; andernfalls tarifiren sie nach Art. 67.

Für gefährliche Güter sind die besonders erlassenen Vorschriften (102) zu beobachten.

In der Regel müssen die Frachtstücke — sowohl bei Beförderung in Eilfracht als in gewöhnlicher Fracht — (mit Ausnahme der Wagenladungsgüter) ausser den auf dem Frachtbriefe angegebenen Zeichen und Nummern die klare und genaue Bezeichnung des Empfängers und der Bestimmungsstation enthalten.

Die Beförderung der Sendungen erfolgt in der Regel nach der Reihenfolge ihrer Annahme, sofern nicht etwa wegen ihrer Natur, ihrer Bestimmung oder aus einem andern Grunde eine Abweichung von der Ordnung nothwendig wird oder infolge von Zufall oder höherer Gewalt eine Hinderung eintritt.

Art. 96. Vor der Beförderung zurückgezogene Sendungen. Wenn der Versender eine bereits aufgegebene Sendung vor dem Beginn des Transportes zurückzieht, so ist er zur Rückgabe des Empfangsscheines, zur Zahlung von 0,25 L., des Lagergeldes nach 12stündiger Lagerung und eventuell auch der nachgenommenen Spesen, der Wiege- und Krahngebühren, sowie zur Zahlung der im Art. 105 festgesetzten Zuschlagsgebühr verpflichtet.

Ausserdem verfallen zu Gunsten der Verwaltung die für die Wagenbestellung hinterlegten Gebühren, vorbehaltlich einer etwaigen Erstattung an den Versender.

Für Sendungen in Frankofracht gewährt die Verwaltung dem Versender die andern Gebühren zurück, welche nach Massgabe dieses Artikels die Sendungen nicht betreffen.

Art. 97. Sperrige Güter. Als sperrig gelten:

a) Güter, welche nicht zusammengedrückt werden können, sobald ihr Gewicht weniger beträgt als 150 kg pro Kubikmeter;

b) Güter, welche zusammengedrückt werden können, sobald ihr Gewicht weniger beträgt als 200 kg pro Kubikmeter.

Diese Güter kommen zur Berechnung mit einem Aufschlag von 50 pCt. auf die Preise der bezüglichen Eil- oder Frachtguttarife, ausgenommen, wenn auf dem Frachtbrief der Umfang und die für die Abmessung zu Grunde gelegten Masse angegeben sind; in letzterem Falle wird, nach vorheriger Prüfung der gemachten Angaben, der Preis nach dem auf 150 bezw. 200 kg pro Kubikmeter umgerechneten Gewicht erhoben, sofern diese Berechnungsart für den Versender günstiger ist.

Im allgemeinen sind dem Aufschlag von 50 pCt. unterworfen die Eil- oder Frachtgutsendungen von Gütern, welche in dem Namenverzeichniss mit v bezeichnet sind, sofern ihr Gewicht weniger als 150 kg pro Kubikmeter beträgt, und welche mit einem Doppel-w bezeichnet sind, sofern ihr Gewicht weniger als 200 kg pro Kubikmeter beträgt; wenn jedoch der Versender auf dem Frachtbrief die Grundlagen der Vermessung angibt, so wird der Preis berechnet in der für ihn günstigeren Weise entweder nach der Bestimmung des vorigen Absatzes oder nach dem wirklichen Gewicht, wenn dieses mehr als 150 bezw. 200 kg pro Kubikmeter beträgt.

Die nach Massgabe dieses Artikels zu erhebende Gebühr für sperrige Güter, welche einen Wagen nicht vollständig ausfüllen, darf nicht höher sein als diejenige, welche nach Art. 56 und 67 zu erheben wäre, wenn die Güter selbst eine volle Wagenladung ausmachten.

Die vorhergehenden Bestimmungen finden keine Anwendung auf leere, als Frachtgut beförderte Gefässe, welche nach Art. 68 zu berechnen sind oder auf leere, wenn auch als Eilgut beförderte Körbe für Kokons.

Die Verwaltung kann in dem Namenverzeichniss auch noch andere Güter auszeichnen, sofern dies behufs richtiger Anwendung der Tarife nöthig sein sollte.

Art. 98. Güter, welche besondere Sorgfalt während der Beförderung erfordern. Für Güter, welche besondere Sorgfalt während der Beförderung erfordern, wie z. B. entzündbare oder explosible, Mineralsäuren, Flüssigkeiten in unverpackten Glasgefässen u. s. w., kann die Verwaltung mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde die Gebühren um 50 pCt. erhöhen, sofern nicht etwa in den einzelnen Tarifen schon anderweite Bestimmungen getroffen sind.

Die Verwaltung gibt dem Publikum durch Anzeigen bekannt, auf welche Güter eine derartige Vorschrift Anwendung findet.

Art. 99. In Spezialwagen beförderte Güter und Fahrzeuge. Güter, Möbel, Gemälde, Bildwerke, Kunstgegenstände u. s. w., sowie Fahrzeuge, welche auf schriftliches, im Frachtbriefe ausgedrücktes Verlangen des Versenders in passenden bedeckten Wagen von besonderer Bauart befördert werden, unterliegen einem Zuschlag von 10 pCt. auf die bezüglichen Tarifsätze.

Falls solche Spezialwagen auf der Versandstation nicht vorhanden sind und von einer andern Station herbeigeschafft werden müssen, so erhebt die Verwaltung für diesen Leertransport einen Preis von 0,113 L. pro Wagen und Kilometer, höchstens aber von 11,30 L. pro Wagen bei Eilgut, und von 0,102 L. pro Wagen und Kilometer, höchstens von 10,20 L. bei Frachtgut.

Die Gebühr für den Leertransport des Wagens ist im voraus zu zahlen und verfällt zu Gunsten der Verwaltung, wenn der Spezialwagen durch Schuld des Versenders nicht verwendet wird.

Art. 100. Gegenstände von aussergewöhnlichem Gewicht oder Umfang. Die Beförderung von unzerlegbaren Frachtstücken mit einem Gewicht von 5—10 000 kg erfolgt nur als Frachtgut und unter der Bedingung, dass die Ladung gleichmässig auf die Räder des Wagens vertheilt werden kann und dass der Versender für Stricke, Ketten und alles sonst zur Befestigung der Frachtstücke auf den Wagen Erforderliche sorgt.

Die vorgedachten Güter, für welche in dem Namenverzeichniss die anzuwendende Klasse oder der Tarif nicht angegeben ist, werden nach den für die bezüglichen Güter festgesetzten Gebühren mit einem Zuschlag von 20 pCt. zur Berechnung gezogen.

Sofern besondere Betriebseinrichtungen erforderlich werden, kann die Verwaltung die im Art. 70 festgesetzten Lieferungsfristen um 5 Tage verlängern.

Unzerlegbare Frachtstücke mit einem Gewicht von mehr als 10 000 kg und solche, deren Umfang über die Länge von 3 Wagen hinausgeht, können nur nach vorgängigem Benehmen mit der Verwaltung befördert werden. Letzterer steht es frei, die Beförderung zurückzuweisen, sofern dieselbe mit der Sicherheit des Betriebes unvereinbar ist.

Auf Stationen, wo die zur Auf- resp. Entladung unzerlegbarer, mehr als 3 000 kg schwerer Frachtstücke erforderlichen Vorrichtungen nicht vorhanden sind, kann die Verwaltung verlangen, dass die bezüglichen Manipulationen seitens der Versender resp. Empfänger auf deren Kosten erfolgen.

Art. 101. Waarenmuster. Hinsichtlich der Haftpflicht auf dem Transporte werden Waarenmuster nicht als solche betrachtet, sondern lediglich als gewöhnliche Güter, sofern sie nicht — ausser der Angabe ihrer Beschaffenheiten — ausdrücklich als Waarenmuster bezeichnet sind, ihr Werth angegeben und die Gebühr für baares Geld und Pretiosen (55) zuzüglich der Gebühr nach den Sätzen für Eil- oder Frachtgut — je nach der verlangten Beförderungsart — bezahlt wird.

Art. 102. Gefährliche Güter. Entzündbare, explosible oder gefährliche Güter und ebenso alle andern, wenn auch in dem Güterverzeichniss nicht aufgeführten, welche leicht Feuer fangen oder mittheilen, werden zur Beförderung nur angenommen, wenn der Versender sich allen besonderen Vorschriften und Sicherungsmassregeln unterwirft, welche nöthigenfalls in den bezüglichen Tarifen und Transportbedingungen festgestellt sind.

Versender, welche gefährliche oder schädliche Gegenstände nicht als solche deklarirt oder die bestehenden Verpackungsvorschriften nicht beobachtet haben, sind — abgesehen von der Bezahlung der bezüglichen Zuschlagsgebühr (105) — für alle Unzuträglichkeiten verantwortlich, welche aus der unverschuldeten Unkenntniss der Verwaltung in dieser Beziehung entstehen können.

Art. 103. Beförderung auf Gefahr des Versenders. Güter, welche lose, d. h. ohne Verpackung, aufgeliefert werden, leicht verderbliche, zerbrechliche Güter und alle, welche als solche in dem Namenverzeichniss (62) bezeichnet sind, wie auch Vieh und andere Thiere werden auf Gefahr des Versenders befördert (130).

Die Verwaltung haftet jedoch für den Schaden, welcher nachweislich durch ihre Schuld verursacht ist.

Art. 104. Versicherung des Werthes der Güter gegen Verlust und Beschädigung. Das Gut kann gegen gänzlichen und theilweisen Verlust und gegen Beschädigung durch Zahlung einer Gebühr nach dem angegebenen Werthe — ausser der Gebühr für die Beförderung nach Massgabe des Gewichtes und der Entfernung — versichert werden.

Diese Gebühr beträgt 0,0017 L. für jeden Kilometer und für jede auch nur angefangenen 500 L., mindestens aber 0,70 L. für jede Versicherung.

Die Verwaltung kann behufs Sicherung der Unverletzlichkeit der Güter besondere Bestimmungen und Sicherheitsmassregeln hinsichtlich der Verpackung treffen.

Eine Versicherung ist nicht zulässig bei der Beförderung von leicht verderblichen und gefährlichen Gütern, bei den mit einem Reverse begleiteten sowie bei allen andern Gütern, für

welche die Verwaltung nach ihrer Natur und Beschaffenheit keine Verantwortung übernehmen kann.

Art. 105. Falsche Deklarationen. Die Verwaltung ist berechtigt, das Gewicht und den Inhalt des Gutes zu prüfen und die Frachtstücke zu öffnen, um sich davon zu überzeugen, dass der Inhalt den auf dem Frachtbriefe gemachten Angaben entspricht, dass nicht etwa eine nicht deklarirte Zusammenladung von Gegenständen, welche verschiedenen Klassen angehören oder an mehrere Empfänger gerichtet sind, stattgefunden hat, und um zu prüfen, ob die innere Verpackung den bezüglichen Vorschriften (102) entspricht. Diese Prüfung darf, soweit möglich, die Beförderung nicht aufhalten und die Reihenfolge der Annahme nicht stören. Die so geöffneten Frachtstücke müssen seitens der Verwaltung wieder in den früheren Zustand gebracht werden und zwar auf ihre Kosten, wenn die Prüfung keinen Missbrauch aufgedeckt hat; wird dagegen ein Missbrauch festgestellt, so fallen die Kosten dem Versender oder Empfänger zur Last.

Die Oeffnung der Frachtstücke muss aus einem Thatbestandsprotokoll ersichtlich sein, welches in Gegenwart des Versenders oder Empfängers, oder, sofern dies nicht möglich, unter Hinzuziehung von 2 der Verwaltung nicht angehörenden Zeugen im Verwaltungswege aufgenommen wird.

Ergeben sich Abweichungen, so ist die Verwaltung berechtigt, die Preisdifferenz nach dem anzuwendenden Tarif sowie nach dem festgestellten Gewicht oder der Eigenschaft des Gutes zu erheben, zuzüglich eines Strafzuschlages, welcher jener Differenz gleich ist und erhoben wird:

a) in einfachem Betrage, wenn es sich um falsche Angaben hinsichtlich der Eigenschaft des Viehes und des Gewichtes der Güter handelt;

b) im doppelten Betrage, wenn es sich um eine festgestellte Gewichtsdifferenz bei Wagenladungsgütern handelt, infolge deren die Tragfähigkeit des Wagens um 10 pCt. überstiegen wird; wenn es sich handelt um falsche Deklaration der Eigenschaft des Gutes, des Werthes von Sendungen baaren Geldes oder Pretiosen; sowie endlich in dem Falle, wenn die falsche Deklaration den Zweck gehabt haben sollte, unberechtigter Weise die Anwendung der Spezial-, ermässigten, Lokal-, Transit- oder ähnlicher ermässigter Tarife zu erlangen.

Handelt es sich um gefährliche Güter oder Leichen und Todtenasche, so besteht der Strafzuschlag:

c) im fünffachen Betrage des geschuldeten Preises, mindestens aber 50 L., wenn die falsche Angabe die Eigenschaft explosibler, entzündbarer oder gefährlicher Güter betrifft;

d) im doppelten Betrage derselben Gebühr, wenn die innere Verpackung der fraglichen Güter den vorgeschriebenen Bedingungen (102) nicht entspricht;

e) dem dreifachen Betrage der geschuldeten Gebühr, wenn die falsche Angabe die Verheimlichung von Leichen, Leichentheilen oder Todtenasche bezweckt.

Die unter c, d und e erwähnten Sendungen können ausserdem je nach den Umständen zum Zweck der erforderlichen Vorsichtsmassregeln auf Gefahr und Kosten der Zuwiderhandelnden während des Laufes des Transportes angehalten werden.

Die Strafzuschläge lasten lediglich auf den Sendungen, auf welche sie sich beziehen — unbeschadet des der Verwaltung offenstehenden Vorgehens gegen den Versender oder Empfänger.

Der Versender, welcher ein falsch deklarirtes Gut aufgibt, haftet für alle Folgen, welche aus der unverschuldeten Unkenntniss der Verwaltung entstehen können und verfällt eventuell in die durch die geltenden Gesetze oder Bestimmungen festgesetzten Strafen. Die gleiche Verantwortlichkeit trifft den Versender von gefährlichen, explosiblen und entzündbaren Gegenständen, deren innere Verpackung von der vorgeschriebenen abweicht.

Bei unrichtiger Deklaration der Eigenschaft unverpackt beförderter Güter wird ein Strafzuschlag nicht erhoben, sondern lediglich die Transportgebühr nach Massgabe der Tarife richtig gestellt.

Art. 106. Gebühren für die Wagenbestellung. Die Bestellung der zum Transport erforderlichen Wagen muss an den Vorstand der Versandstation gerichtet werden, und zwar unter Bezeichnung der zu befördernden Gegenstände und unter gleichzeitiger Erlegung einer Gebühr von 5 L. für jeden Wagen. Diese Gebühr verfällt zu Gunsten der Verwaltung, wenn die Aufgabe der Sendung nicht innerhalb der für jede Art des Transportes vorgeschriebenen Frist beendet ist; die Frist beginnt mit dem Augenblick, in welchem der Wagen dem Besteller zur Verfügung gestellt wird.

Dieser ist zur Rückforderung der erlegten Gebühr berechtigt, wenn die bestellten Wagen erst innerhalb einer Frist von 36 Stunden ihm zur Verfügung gestellt werden.

Art. 107. Benutzung der Wagen. Die Wagen dürfen in keinem Falle über ihre Tragfähigkeit beladen werden.

Bei Sendungen in Wagenladungen muss der Versender auf dem Frachtbriefe stets die erforderliche Tragfähigkeit des Wagens angeben.

Die Verwaltung sorgt dafür, dass dem Versender Wagen der bestellten Art und Tragfähigkeit zur Verfügung gestellt werden; wenn aber die angebotenen den verlangten nicht entsprechen sollten, so kann der Versender — vorbehaltlich des Rechts auf Rückgewähr der Bestellgebühr — auf den Transport verzichten. Wenn die angewiesenen Wagen eine grössere als die verlangte Tragfähigkeit haben, kann der Versender dieselben benutzen; er hat alsdann nur die Transportgebühr zu entrichten, als wenn der Wagen die verlangte Tragfähigkeit hätte, doch darf der Umfang der Güter nur ein solcher sein, dass dieselben auf dem bestellten Wagen hätten untergebracht werden können.

Sofern der Umfang des Gutes die Verwendung eines Wagens von grösserer Tragfähigkeit als der bestellten erfordert, kommen die Bestimmungen der Art. 56 und 57 zur Anwendung.

Hinsichtlich der Güter, welche einer Gewichtsvermehrung infolge atmosphärischer Einflüsse ausgesetzt sind, kann die Verwaltung bestimmen, dass die Beladung derart beschränkt wird, dass eine Ueberschreitung der Tragfähigkeit des Wagens in keinem Falle eintreten kann.

Die Güter, welche die Verwaltung in unbedeckten Wagen befördern darf, sind in dem von der Aufsichtsbehörde zu genehmigenden Verzeichniss aufgeführt. Wenn der Versender die Verwendung von bedeckten Wagen verlangt, hat er die bezügliche Gebühr zu zahlen (115).

Für die Desinfektion der Wagen, in welchen Vieh oder Dünger oder von Fett schmutzige Federn lose befördert werden, wird eine Gebühr von 1 L. für jede Sendung und jeden Wagen erhoben. Diese Gebühr kann auch auf andere Güter ausgedehnt werden, für welche die Desinfektion der Wagen als nothwendig erachtet werden sollte.

Wenn die vom Versender ausgeführte Beladung die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens überschreiten sollte, ist die Verwaltung berechtigt, das Uebergewicht auf Kosten des Versenders zu entladen und die Sendung mit der betreffenden Umladegebühr zu belasten, welche 1,13 L. pro Tonne bei Eilgutsendungen und 1,02 L. für Frachtgutsendungen beträgt, für die auf einen anderen Wagen umgeladene Menge finden die betreffenden General- oder Spezialtarife Anwendung — unbeschadet der Erhebung des im Art. 105 festgesetzten Strafzuschlages.

Art. 108. Besondere Bestimmungen für die Anwendung der Tarife. — Abgesehen von den in den Tarifen erwähnten Ausnahmefällen sind die vom Versender auf einer Station zur Beförderung über eine andere hinaus oder von Eisenbahn zu Eisenbahn aufgegebenen Transporte einer festen Umexpeditionsgebühr zugleich unterworfen, auch wenn eine Umladung nicht stattfindet.

Die Spezialtarife gelangen nur auf den vom Versender im Frachtbriefe gestellten Antrag zur Anwendung, wobei die einfache Erwähnung des Spezialtarifes auch als Annahme aller besonderen Bedingungen desselben gilt.

Die Bedingungen hinsichtlich des Versandortes, der Route oder des Bestimmungsortes, von welchen die Anwendung der Spezial-Ortstarife abhängig gemacht ist, sind unveränderlich. Deshalb können solche Tarife niemals angewendet werden auf Transporte oder Rücktransporte von Gütern, welche aus andern Orten kommen oder nach andern bestimmt sind, als welche in den Tarifen selbst aufgeführt sind.

Art. 109. Modifikationen des Frachtvertrages. Für Aenderungen des Bestimmungsortes, des Empfängers, der Schnelligkeit oder sonstigen Aenderungen bei einer zur Beförderung aufgegebenen Sendung gelten folgende Bestimmungen:

a) berechtigt zur Verfügung über Gegenstände, welche zur Beförderung aufgegeben sind, ist allein der Versender oder dessen Indossatar — mit Ausschluss jedes andern;

b) der Versender oder dessen Indossatar kann die fraglichen Anordnungen nur unter Vorlegung des ihm ausgehändigten Empfangsscheines treffen, wenn es sich handelt:

1. um die Zurückleitung der Sendung;
2. um die Aenderung des Bestimmungsortes oder des Empfängers;
3. um den Aufschub der Aushändigung an den Empfänger über 10 Tage hinaus nach der Ankunft am Bestimmungsorte.

In allen diesen Fällen wird die angeordnete Aenderung auf dem Empfangsschein vermerkt.

Für die Zurücknahme der Sendung auf der Abgangsstation kommt die Bestimmung des Art. 96 zur Anwendung.

c) Wird der Empfangsschein nicht vorgelegt, weil er angeblich verloren oder zerstört ist, so kann der Versender oder dessen Indossatar nur dann die vorstehend unter b gedachten Anordnungen treffen, wenn er eine ausreichende Kaution während der ganzen Verjährungszeit (146) hinterlegt;

d) ein Wechsel in der Schnelligkeit der Beförderung erfolgt nur dann, wenn eine als Frachtgut aufgegebene Sendung als Eilgut weiter befördert werden soll;

e) die Anträge auf Aenderungen des Frachtvertrages müssen vom Versender auf der Versandstation schriftlich nach dem vorgeschriebenen Formular gestellt werden, der Versender übernimmt die Verantwortlichkeit für alle Folgen der Abänderungen;

f) die Verwaltung berücksichtigt die Aenderungen und Modifikationen, soweit ihre dadurch erforderlich werdenden Mittheilungen rechtzeitig erfolgen können und soweit die Ausführung mit der Regelmässigkeit des gewöhnlichen Betriebes vereinbar ist;

g) die fraglichen Anordnungen haben nur dann Geltung, wenn sie durch die Versandstation gegeben werden;

h) für jede Anordnung hat der Versender oder dessen Indossatar eine Gebühr von 1 L. zu zahlen, ausser der eventuellen höheren Transportgebühr und den andern Kosten, welche durch die Ausführung der Anordnung erwachsen sind;

i) das Recht des Versenders, auch wenn derselbe noch im Besitz des Empfangsscheines ist, geht mit dem Augenblick auf den Empfänger über, in welchem dieser unter Einlösung der Sendung den Auslieferungsschein in Empfang genommen hat.

Art. 110. Aushändigung des Auslieferungsscheines an den Empfänger und Abholung der Güter. Die Ablieferung der Güter und Sachen erfolgt nur an den Empfänger oder dessen rechtmässigen Vertreter gegen Empfangsbescheinigung.

Bei der Einlösung der Sendung und gegen Zahlung der Fracht, Spesen und Nachnahmen erhält der Empfänger den Auslieferungsschein, welcher die bei der Absendung oder bei der Ankunft bezahlte Fracht ausweist und ihm das Recht zur Abholung des Gutes gibt.

Die einer steueramtlichen Behandlung unterworfenen Güter werden dem Empfänger in den Räumen der Steuerbehörde zur Verfügung gestellt; die Abholung erfolgt auf Grund einer Bescheinigung, welche die Empfangsstation dem Empfänger ausstellt, nachdem dieser die Sendung ordnungsmässig eingelöst hat.

Sollte eines der Frachtstücke oder Gegenstände, aus denen die Sendung zusammengesetzt ist, fehlen, so kann der Empfänger dasselbe unter genauer Bezeichnung von der Empfangsbescheinigung auschliessen.

Art. 111. Weitersendung. Vor der Weitersendung der an die ursprüngliche Adresse gelangten Güter muss der Empfänger und alle auf dem Gute lastenden Frachten und Spesen einschliesslich der Nachnahmen zahlen.

Bei Sendungen von Eisenbahn zu Eisenbahn handelt die Verwaltung ohne Mittelspersonen.

Art. 112. Lagernde, zurückgewiesene und herrenlose Sendungen. Kann der Empfänger nicht aufgefunden werden oder verweigert er die Abnahme der Güter, so ist die Verwaltung berechtigt, dieselben, sofern sie leicht verderblich oder beschädigt sind, sofort ohne weitere gerichtliche Förmlichkeit auf Rechnung dessen, den es angeht, zu verkaufen. Der Erlös des Verkaufes wird nach Abzug der der Verwaltung zustehenden Kosten und Gebühren zur Verfügung des Eigenthümers gehalten, welcher hiervon zu benachrichtigen ist; erhebt dieser ihn nicht innerhalb einer Frist von 2 Jahren, so verfällt er zum Besten der Pensions- und Unterstützungskasse der Eisenbahnbeamten.

Bei nicht verderblichen Gegenständen benachrichtigt die Verwaltung den Versender von der Zurückweisung oder dem Lagern, wobei es auch als ausdrückliche Zurückweisung angesehen wird, wenn der Empfänger trotz gehöriger Avisirung sich nicht zur Abholung des Gutes einfindet.

Die Zurückweisung wird dem Versender innerhalb 24 Stunden von dem Zeitpunkte ab mitgetheilt, in welchem der Empfänger seine Entschliessung zu erkennen gegeben hat. Im Fall des Lagerns aus anderen Gründen wird die bezügliche Benachrichtigung binnen 10 Tagen nach der Ankunft gegeben.

Wenn der Versender nicht innerhalb 6 Monaten die Sachen abholen lässt oder die Rücksendung verlangt, so werden dieselben als herrenlos angesehen; die Verwaltung kann deren Verkauf veranlassen, indem sie wie oben angegeben verfährt.

Die Frist von 6 Monaten kann abgekürzt werden, wenn die Lagergelder und andere auf der Sendung lastenden Gebühren den Werth des Gutes übersteigen.

Nachnahmen auf solche Sendungen sind vollkommen wirkungslos.

Bevor die Gegenstände oder der Verkaufserlös dem Eigenthümer ausgehändigt werden, hat dieser die betreffende Transportgebühr event. auch die Lagergelder (117) zu zahlen und ausserdem der Verwaltung die entstandenen Auslagen zu ersetzen.

Im Falle der Unanbringlichkeit von Gütern kann die Verwaltung nach einmonatiger Lagerung und vorheriger Benachrichtigung des Versenders, wenn solche möglich, die Güter — gegen Erstattung der Transport- und Bewachungsgebühren — in ein Privatlagerhaus schaffen lassen.

Die Verwaltung kann sich wegen aller Beträge, für welche sie infolge des Verlassens der Güter ungedeckt bleiben sollte, stets an den Versender halten.

(Fortsetzung folgt.)

Gesucht eine gebrauchte, aber noch gut erhaltene **Drehscheibe für Güterwagen**. Offerten mit Preisangabe und Konstructionsskizze an Hennicke & Goos, Civilingenieure, Hamburg.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F&G. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

k=Klinker-mauerwerk

BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,
Zweigfabriken unter gleicher Firma:
Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 71. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. September 1885.

Die Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1884

Statistischer Bericht.

Dem bereits in No. 64 dieses Blattes vom 19. August d. J. vorläufig erwähnten, in der gewohnten Weise mit ausserordentlicher Sorgfalt ausgearbeiteten statistischen Bericht über den Betrieb der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privatbahnen im Jahre 1884 sind dieses Mal graphische Darstellungen der Bewegungen einiger wichtigerer Massen-Transportgüter im Jahre 1883 mit Erläuterungen vorausgeschickt. Wir entnehmen daraus, dass unter der Gesammtlast der im Jahre 1883 beförderten Güter von 11 190 208 t sich nur 7,69 pCt. = 860 205 t Eil- und Stückgüter, aber 92,31 pCt. = 10 330 003 t Wagenladungsgüter befanden.

Hiervon entfiel der Hauptantheil auf Kohlen, von denen 5 740 569 t oder 51,30 pCt. der Gesammtlast aller Güter und 55,57 pCt. der Wagenladungsgüter zur Beförderung kamen. Diesen folgt Getreide mit 674 383 t oder 6,03 pCt. der Gesammtlast aller Güter, sodann Holz und Holzwaaren mit 603 713 t (5,40 pCt. der Gesammtlast), Steine und Steinwaaren nebst Schiefer mit 468 462 t (4,18 pCt. der Gesammtlast), Eisen, Stahl und dergleichen mit 318 611 t (2,85 pCt.), Mehl und Mühlenfabrikate mit 286 593 t (2,56 pCt.), Vegetabilien mit 262 447 t (2,34 pCt.) etc.

Die entsprechenden Zahlen pro 1884 können nicht mitgetheilt werden, weil die Sächsische Eisenbahnverwaltung sich vom 1. April 1884 ab dem auf den Deutschen Bahnen eingeführten Verfahren für Aufstellung einer Statistik der Güterbewegung angeschlossen und infolge dessen die seither bei ihr geführte Statistik der Wagenladungsgüter aufgehoben hat.

Den Mittheilungen pro 1884 entnehmen wir folgendes:

I. Gesammtausdehnung und Betriebsalter der Bahnen.

Neu eröffnet wurden 4 schmalspurige Bahnen in der Gesammtlänge von 69,30 km (Theilstrecke Mügeln-Döbeln, Linie Radebeul - Radeburg, Klotzsche - Königsbrück, Zittau - Reichenau-Markersdorf), die Theilstrecke Altstadt Weida - Station Weida, 2,41 km lang, und — zunächst nur für den Kohlenverkehr — die 13,28 km lange Verbindungsbahn Bienenmühle-Moldau.

Danach belief sich die Gesammtlänge der Sächsischen Staatsbahnen Ende 1884 auf 2 182,92 km. (Diese Zahl ist zum erstenmale nach den für die Statistik der Deutschen Bahnen massgebenden Grundsätzen berechnet, wodurch sich die Verschiedenheiten bei den einzelnen Linien gegenüber den Angaben früherer Jahre erklären.) Ende 1883 war die Gesammtlänge mit 2 100,43 km berechnet.

Im Eigenthum des Sächsischen Staates standen 2 151,70 Kilometer (1883: 2 071,096 km), wovon 189,18 km im Auslande liegen. Verpachtet hat der Staat 12,42 km (die Strecken Kamenz-Landesgrenze und Reitzenhain-Landesgrenze), an fremden Strecken gepachtet aber 42,84 km (die Strecken Landesgrenze-Hof, Landesgrenze - Bodenbach, Landesgrenze Görlitz, Anschlusskurven bei Röderau etc.) und in Mitbetrieb genommen die ideelle Hälfte der Verbindungsbahn in Elsterwerda mit 0,80 km. Von der hieraus sich ergebenden Gesammtlänge von 2 182,42 km sind eingleisig 1 415,97 km (= 64,87 pCt.), zwei- und mehrgleisig 766,95 km (= 35,13 pCt.) und schmalspurig 105,09 km. Dem Personenverkehr dienten 2 081,38 km.

Die Bahn- bezw. Betriebslänge der unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen belief sich zusammen auf 126,03 km (wovon 79,72 km dem Personen- und Güterverkehr und 46,31 km nur dem Güterverkehr dienten). Demnach stellt sich die Gesammtlänge der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen auf 2 308,95 km (1883: 2 225,648 km), die sich vertheilen wie folgt:

1.	Staatsbahnen (inkl. der erpachteten, exkl. der verpachteten Strecken)	2 182,92 km
2.	Altenburg - Zeitzer Bahn (inkl. 15,63 km Zweigbahnen der Kohlenwerke)	40,91 „
3.	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn (inkl. 1,44 km Zweigbahnen der Kohlenwerke)	29,27 „
4.	Zittau-Reichenberger Bahn	26,61 „
5.	Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn . .	12,21 „
6.	Brückenbergschacht - Kohlenbahn bei Zwickau	5,42 „
7.	Kohlenbahnen bei Oelsnitz b. L. und Lugau	11,61 „
	Summa	2 308,95 km u. s.

Von dieser Gesammtlänge liegen im Königreich Sachsen 2 006,67 km, ausserhalb desselben 302,28 km. Von letzteren entfallen auf das Herzogthum Altenburg 103,27 km, das Königreich Böhmen 60,04 km, das Grossherzogthum Sachsen-Weimar 40,02 Kilometer, das Fürstenthum Reuss ä. L. 35,35 km, das Königreich Preussen 33,55 km, das Fürstenthum Reuss j. L. 16,18 km, das Königreich Bayern 13,04 km und das Herzogthum Sachsen-Meiningen 0,83 km.

An Bahnen unter fremder Verwaltung liegen im Königreich Sachsen noch 210,22 km, dergestalt, dass sich die Gesammtlänge der im Königreich Sachsen betriebenen Bahnen auf 2 216,89 km stellt.

Die älteste Strecke ist die am 24. April 1837 eröffnete Theilstrecke Leipzig-Althen der Leipzig-Dresdener Linie.

Von der gegenwärtigen Bahnlänge waren nach Prozenten im Betriebe:

im Jahre 1837 = 0,65 pCt.	im Jahre 1865 = 41,26 pCt.
„ „ 1840 = 5,30 „	„ „ 1870 = 51,27 „
„ „ 1845 = 10,77 „	„ „ 1875 = 79,05 „
„ „ 1850 = 21,55 „	„ „ 1880 = 92,57 „
„ „ 1855 = 26,52 „	„ „ 1884 = 100,00 „
„ „ 1860 = 33,11 „	

Das grösste Wachsthum (um 27,78 pCt.) fällt in die Periode von 1870/75. Im Jahre 1875 wurden allein 389,21 km oder 17,83 Prozent der Bahnlänge von 1884 in Betrieb genommen, meist den später vom Staat erworbenen Privatbahnen gehörig.

(Wegen der gegenwärtigen um die Theilstrecke Mügeln-Oschatz vergrösserten Länge der Sächsischen Bahnen vergleiche No. 37 dieses Blattes vom 13. Mai dieses Jahres Seite 479.)

II. Bau- und Anlagekapital.

Bei den Staatsbahnen betrug das bis Ende 1884 für den Bahnbau im ganzen aufgewendete Kapital 645 591 020,43 *M.*, worunter 94 558 928,77 *M.* für Transportmittel mit enthalten sind.

Demnach beläuft sich der Bauaufwand bei 2 151,70 km Eigenthumslänge (s. o. unter I) auf 300 037,65 *M.* pro Kilometer. Im Jahre 1883 war derselbe noch auf 308 667,13 *M.* zu berechnen, eine Differenz, die sich durch die im Jahre 1884 erfolgte Eröffnung billiger Schmalspurbahnen erklärt.

Das Anlagekapital ist ein geringeres, weil der Sächsische Staat die von ihm erworbenen Privatbahnen grösstentheils unter dem Herstellungsaufwande bezahlt hat. Dasselbe beläuft sich auf 595 351 857,45 *M.*, d. i. pro Kilometer 276 689,06 *M.* (gegen 284 439,81 *M.* im Vorjahre).

Das mittlere Anlagekapital, welches für die Verzinsung durch den Betriebsüberschuss des Jahres 1884 massgebend ist, beziffert sich nach entsprechender Reduktion des Aufwandes für im Laufe des Jahres 1884 neu eröffnete Linien auf 593 393 879,55 *M.*, d. i. pro Kilometer eigenthümlicher Bahnlänge im Jahresdurchschnitt (2 084,72 km) auf 248 639,19 *M.* (gegen 289 977,58 *M.* im Vorjahre).

Die vom Staat auf Rechnung betriebenen Privatbahnen weisen folgende Zahlen auf:

	Anlage- (Aktien-) Kapital *M.*	Baukapital inkl. Transportmittel *M.*	Durchschnittlicher Bauaufwand pro Kilometer *M.*
1. Altenburg-Zeitzer Bahn	4 110 000	6 083 763,70	240 655,21
2. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	3 900 000	5 391 780,57	193 739,87
3. Zittau-Reichenberger Bahn	11 250 000	10 891 682,57	409 307,88

Für die sechs Schmalspurbahnen wurden nur 36 628,46 *M.* pro Kilometer aufgewendet; die billigste Linie war die von Klotzsche nach Königsbrück mit 22 994,75 *M.* pro Kilometer. (Wenn im vorjährigen statistischen Bericht der Aufwand der Linie Weida-Mehltheuer mit 384 962,03 *M.* = 11 556,60 *M.* pro Kilometer, in dem vorliegenden für 1884 aber auf 1 656 391,97 *M.* = 47 231,02 *M.* pro Kilometer angegeben ist, so beruht dies darauf, dass erst in letzterem Jahre die hauptsächlichsten Rechnungen über den Ausbau dieser Bahn, die bekanntlich bei der Uebernahme durch den Staat nur in den ersten Anfängen ausgeführt war, zum Abschluss gelangt sind.) Die theuersten Linien sind Bodenbach-Dresden mit 583 973,40 *M.* und Leipzig-Hof mit 452 464,33 *M.* pro Kilometer.

III. Anlage, Bau und Unterhaltung.

Von der Gesammtlänge der Staatsbahnen liegen 883,81 km = 40,49 pCt. in Steigung, 738,72 km = 33,84 pCt. im Falle und nur 560,39 km = 25,67 pCt. in der Horizontale.

Die höchste Station ist jetzt nicht mehr Reitzenhain mit 776,29 m, sondern Moldau, Endstation der Linie Nossen-Bienenmühle-Moldau, mit 789,85 m Seehöhe. Der niedrigste Punkt der Bahnen ist nach wie vor das nördliche Ende der Riesaer Elbkaibahn mit 93,59 m Seehöhe. Die stärkste Steigung von 1,33 kommt in einer Gesammtlänge von 1,89 km und in einer zusammenhängenden Länge von 513 m auf der schmalspurigen Sekundärbahn Hainsberg-Kipsdorf vor. Für die normalspurigen Linien mit Personenverkehr ist die stärkste Steigung 1 : 40. Sie erscheint auf den Linien Dresden-Werdau, Nossen-Bienenmühle-Moldau, Pirna-Berggiesshübel, Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg, Schneeberg-Niederschlema, Chemnitz-Adorf, zusammenhängend am längsten auf letzterer Linie in einer Ausdehnung von 4 000 m.

Rücksichtlich der Richtungsverhältnisse liegen 1 203,65 km = 55,14 pCt. in gerader Linie und 979,27 km = 44,86 pCt. in Krümmungen. Unter den normalspurigen Bahnen zeigen sich die kleinsten Kurvenhalbmesser auf den Kohlenbahnen bei Potschappel (bis 50 m), auf den dem Personenverkehr dienenden normalspurigen Bahnen ist das Minimum 168 m, welches auf der Linie Johann-Georgenstadt-Schwarzenberg vorkommt. (In dem statistischen Bericht pro 1883 war als Minimum ein Halbmesser von 162 m auf der Linie Höhlteich-Wüstenbrand angegeben. In dem jetzigen Bericht erscheint derselbe nicht mehr, weil nach den neu eingeführten statistischen Grundsätzen nur die Kurven auf freier Strecke mit Ausschluss der Bahnhöfe aufgeführt werden. Hieraus erklären sich zugleich noch die zalreichen anderen Abweichungen der jetzigen Angaben gegenüber den früheren.) Auf den schmalspurigen Bahnen erscheint als der kürzeste Radius ein solcher von 50 m (Hainsberg-Kipsdorf).

Bahnkreuzungen im Niveau finden sich 7, Ueberführungen einer Bahn über die andere 28.

Die Gesammtzahl der Tunnels beläuft sich auf 36 (gegen 35 im Vorjahr) mit einer Gleislänge von 5 794 m. Die meisten (nämlich 8) hat die Linie Weischlitz-Wolfsgefährt. Der längste ist der bei Niederau mit 513 m. An Brücken sind 1007 vorhanden, darunter 18 mit mehr als 30 m Lichtweite der einzelnen Oeffnungen. Eisernen Ueberbau haben davon 486, hölzernen 2 (auf der Linie Bodenbach-Dresden); die übrigen sind gewölbt. Ausserdem weisen die Staatsbahnen 113 Viadukte in der Gesammtlänge von 15 940 m auf.

Die Länge aller Gleise stellt sich auf 3 996,42 km (gegen 3 886,612 km im Jahre 1883), die Länge der liegenden Schienen auf 7 809 555 m, darunter 1 419 119 m Eisenschienen, während die übrigen aus Stahl bestehen. An Bessemerstahl-Kopfschienen von Profil IV liegen 2 817 721 m, an Bessemerstahlschienen desselben Profils 1 501 818 m.

In den Gleisen liegen 4 385 348 Stück hölzerne Querschwellen, wovon 10 986 Stück harte und 3 972 157 Stück weiche imprägnirt sind. Die hölzernen Weichen- und Langschwellen ergeben eine Länge von 808 989 m, darunter imprägnirt nur 8 667 m harte und 63 240 m weiche. Eiserne Querschwellen sind in einer Anzahl von 421 Stück, Steinwürfel in einer Anzahl von 20 007 Stück vorhanden.

Die Zahl der Weichen beläuft sich auf 7 223, davon liegen in Bahnhöfen 7 104 und der Rest von 119 auf freier Strecke.

Auf den Verkehrsstellen der Staatsbahnen für Personenverkehr — an der Zahl 428 — finden sich 341 Empfangsgebäude mit 144 475 qm bebauter Fläche, und 60 besonders bedeckte Warteräume mit 2 850 qm bebauter Fläche. An Perrons sind 741 vorhanden, davon überdacht 95.

Schneeschutz-Anlagen sind auf einer Länge von 222,64 km ausgeführt. Die Anpflanzungen neben der Bahn ausschliesslich der Bahnhöfe und Böschungen nehmen 18 542,37 a, die Gartenanlagen 5 409,72 a in Anspruch.

Die Zahl der optischen Telegraphen stellt sich auf 1 244, die Länge der eigenen Leitungsdrähte auf 5 700,08 km, darunter 9,68 unter der Erde und durch Wasserläufe. Morseapparate sind 689, Telephone nur erst 11 vorhanden.

Der Besitz der Staatsbahnverwaltung an Ländereien, die nicht zum Betriebe gehörig sind, ist nicht unbedeutend. Er stellt sich auf im Ganzen 62 676,96 a, davon sind Felder 30 349,28 a, Wiesen 9 912,56 a, Forstland auf den Bahnhöfen und an Böschungen 10 566,14 a, Felsenhänge und sonst unkultivirbares Land 6 681,12 a, Steinbrüche 1 502,83 a, Sand und Kiesgruben 3 664,93 a. (In den früheren Berichten wurden hier die Gartenanlagen und das sonstige Forstland mit berücksichtigt).

Die Unterhaltung anlangend, so wurden im Jahre 1884 als unbrauchbar ausgewechselt 118 380 m Schienen = 1,57 pCt. des Ende des Jahres in den Gleisen gelegenen Materials, 44 638 m Weichen und Langschwellen = 5,61 pCt. des gesammten Materials, darunter imprägnirte 502 m harte und 675 m weiche, zusammen 1,99 pCt., nicht imprägnirte aber 35 481 m harte und 7 980 m weiche = 5,90 pCt. des gesammten Materials. Die Auswechselung der Gleisquerschwellen betraf 137 437 Stück oder 3,23 pCt. Darunter nicht imprägnirte 5 312 Stück harte und 45 917 Stück weiche, zusammen 12,74 pCt., von den imprägnirten aber keine harte, jedoch weiche 86 208 Stück oder 2,24 pCt. des gesammten Materials (allenthalben unter Ausschluss der schmalspurigen Bahnen). Von den im Jahre 1873 gelegten imprägnirten Gleisquerschwellen wurden bisher ausgewechselt 24,25 pCt., von den im Jahre 1874 gelegten 15 pCt., von den im Jahre 1875 gelegten 6,31 pCt., von denen aus dem Jahre 1876 4,52 pCt., von denen aus dem Jahre 1877 1,25 pCt. und weiter aus den folgenden Jahrgängen 0,69 pCt., 0,29 pCt., 0,10 pCt., 0,02 pCt., 0,01 pCt. bis 0,02 pCt. aus dem Jahrgang 1883.

Die Gesammtkosten der baulichen Unterhaltung bezifferten sich im Jahre 1883 (pro 1884 können die Zahlen noch nicht gegeben werden) auf 4 756 537 ℳ oder 2 264,97 ℳ pro Kilometer Bahnlänge (gegen 2 231,58 ℳ im Jahre 1882). Davon entfallen auf die Anlagen auf freier Strecke inkl. der Durchgangsgleise auf den Bahnhöfen 1 942 225 ℳ, auf die Bahnhofsanlagen 1 538 230 ℳ, auf Telegraphen- und Signalvorrichtungen 96 450 ℳ und auf Erneuerung des Oberbaues 1 180 632 ℳ.

Für das bei der Bahnbeaufsichtigung und Bahnunterhaltung beschäftigte Personal wurden aufgewendet 2 956 849 ℳ, an Abgaben etc. 109 825 ℳ, für Büreaubedürfnisse etc. 18 964 ℳ, an sonstigen Ausgaben 82 893 ℳ, zusammen 3 168 561 ℳ, so dass unter Hinzurechnung des obigen Betrages von 4 756 537 ℳ der Gesammtaufwand für die Bauunterhaltung der Staatsbahnen einschliesslich der erpachteten Strecken sich im Jahre 1883 auf 7 925 098 ℳ oder 3 774 ℳ pro Kilometer der damaligen Bahnlänge (2 100,043 km) stellte (gegen 3 770 ℳ pro Kilometer im Vorjahre). Der Erneuerungsfonds trug dazu bei 514 ℳ pro Kilometer = 13,62 pCt. (Die 3 vom Staat mitverwalteten Privatbahnen sind hierbei allenthalben nicht mitberücksichtigt.)

IV. Transportmittel (Anzahl, Kosten, Unterhaltung und Leistungen). Der Zuwachs an neuen Betriebsmitteln bestand im Jahre 1884 für die normalspurigen Bahnen aus 3 Lastzuglokomotiven, 2 Tendern, 32 Personenwagen mit 1 757 Plätzen, 3 Gepäckwagen, 111 bedeckten Güterwagen mit 1 105 t Tragfähigkeit und 473 offenen dergl. mit 4 730 t Tragfähigkeit, für die schmalspurigen Bahnen aus 11 Tenderlokomotiven, 40 Personenwagen mit 640 Plätzen, 31 bedeckten Güterwagen mit 160 t Tragfähigkeit und 221 offenen dergl. mit 1 110 t Tragfähigkeit.

Nach Abzug der ausrangirten und verkauften Betriebsmittel haben sich gegen das Vorjahr vermehrt: die Lokomotiven um 12 Stück = 1,66 pCt., die Tender um 1 Stück = 0,18 pCt., die Personenwagen um 27 Stück mit 655 Plätzen = 0,82 pCt. Die Gepäck- und Güterwagen haben sich um 116 Stück vermindert, doch ist deren Gesammttragfähigkeit durch Ersatz von Wagen mit nur doppelter Tragfähigkeit um 461 t = 0,27 Prozent erhöht worden.

Der Bestand an Betriebsmitteln belief sich demnach Ende 1884:

a) an Lokomotiven und Tendern:

	Lokomotiven	pro Kilometer Bahn	Tender
auf den Staatsbahnen	735	0,33	546
auf der Altenb.-Zeitzer Bahn	8	0,20	6
auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	6	0,20	—
auf der Zittau-Reichenberger B.	6	0,23	5

Unter den Staatsbahn-Lokomotiven befinden sich 17 schmalspurige. Ausserdem sind noch 9 Bauzug-Lokomotiven vorhanden. 33 der Staatsbahn-Lokomotiven sind mit einer Treibachse, 475 mit 2 dergl. und 227 mit 3 desgl. versehen. Die Mehrzahl, nämlich 469 Stück, baute die Sächsische Maschinenfabrik (früher Hartmann) in Chemnitz.

b) an Personenwagen:

	Stück	mit Plätzen	Plätze pro km Bahn
auf den Staatsbahnen	2 103	80 307	37,55
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn	15	588	23,26
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	9	338	12,15
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	13	476	17,89

Die Wagen der Staatsbahnen enthalten 2,78 pCt. Plätze I. Klasse, 19,70 pCt. Plätze II. Klasse, 64,11 pCt. Plätze III. Klasse und 14,01 pCt. Plätze IV. Klasse.

c) an Gepäck- und Güterwagen:

	Gepäckwagen	bedeckte Güterwagen	offene Güterwagen
auf den Staatsbahnen	340	6 872	12 797
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn	2	40	520
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	2	18	250
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	3	32	80

Schmalspurig sind davon 52 bedeckte und 306 offene Güterwagen.

Die Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen der Staatsbahnen beläuft sich auf 172 364,5 t (gegen 171 903,5 t im Vorjahre), bei der Altenburg-Zeitzer Bahn auf 5 610 t, bei der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn auf 2 600 t und bei der Zittau-Reichenberger Bahn auf nur 885 t.

Die Anschaffungskosten der Transportmittel der Staatsbahnen betragen, wie oben unter II. schon bemerkt, insgesammt 94 558 928,77 ℳ oder durchschnittlich 43 242,31 ℳ pro Kilometer Bahnlänge. Davon entfallen auf Lokomotiven und Tender 34 437 246,63 ℳ = 36,42 pCt., auf die Personenwagen 12 867 230,77 ℳ = 13,61 pCt. und auf die Gepäck- und Güterwagen 47 254 451,37 ℳ = 49,97 pCt. der Gesammtkosten. Die Transportmittel der Altenburg-Zeitzer Bahn kosteten 1 958 348,74 ℳ (ausser 13 500 ℳ für 10 Bauwagen), die der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn 1 174 892,49 ℳ und die der Zittau-Reichenberger Bahn 634 841,86 ℳ.

Die Lokomotiven der Staatsbahnen haben zurückgelegt in Summa 16 053 494 km (gegen 15 597 925,2 km im Vorjahre) und zwar:

	km		km
a) vor Eil- und Kurierzügen	1 216 452	d) vor Güterzügen	6 301 985
b) vor Personenzügen	5 811 895	e) vor Material- und Arbeitszügen	116 409
c) vor gemischten Zügen	2 603 001	f) vor Werkstattzügen	3 752

Hierzu kommen als Vorlege- und Schiebelokomotiven 708 448 km, mithin zusammen 16 761 942 Nutzkm oder 7 879 km auf jeden Kilometer Betriebslänge. In Leerfahrten wurden 823 453 km und im Rangirdienst (1 Stunde Rangirdienst zu 10 km gerechnet) 6 750 220 km zurückgelegt, so dass sich die Gesammtsumme der Lokomotiv- und Rangirkilometer auf 24 335 615 km = 8 266 km für jeden Kilometer Betriebslänge stellt (gegen 7 582,1 km im Vorjahre). Ausserdem haben die Lokomotiven noch 254 206 Stunden im Reservedienst zugebracht.

Durchschnittlich legte jede normalspurige Lokomotive 22 959,4 Nutzkm (22 257,1 im Vorjahre) und 1 149,1 Leerkm zurück, stand 347,5 Stunden in Reserve und arbeitete 926,1 Stunden im Rangirdienst. (Dabei sind die im Jahre 1884 im ganzen vorhanden gewesenen 746 Lokomotiven auf 736,9 km Jahresleistungen reduzirt.) Jede schmalspurige Lokomotive legte 12 439,6 Nutzkm (14 940,7 im Vorjahre) zurück. Die Reparaturzeit betrug bei normalspurigen Lokomotiven durchschnittlich 58,7 Tage (im Vorjahre 59,7), bei den schmalspurigen 39,7 Tage (im Vorjahre 71,5).

Die Wagen (mit Einschluss der fremden) haben auf der eigenen Bahn 610 447 862 Achskm zurückgelegt, wovon auf die Personenwagen 131 298 761 Achskm (darunter 7 878 257 Achskilom. auf fremde), auf die Gepäckwagen 30 332 801 Achskm und auf die Güterwagen (inkl. Postwagen) 448 816 300 Achskm (darunter 145 605 517 Achskm auf fremde) entfallen.

Auf fremden Bahnen haben die eigenen Personenwagen 6 710 214 Achskm (im Vorjahre 7 870 017 Achskm, also jetzt 14,74 pCt. weniger) und die eigenen Güterwagen 149 068 252 Achskilom. (im Vorjahre 153 407 657 Achskm, also jetzt 2,19 pCt. weniger) durchlaufen.

An Wagenmiethe wurden eingenommen 1 494 816,79 ℳ (im Vorjahre 1 528 622,38 ℳ) neben 29 013,71 ℳ von der Post (im Vorjahre 29 359,94 ℳ), ausgegeben 1 485 638,74 ℳ (im Vorjahre 1 480 172,39 ℳ).

Jede eigene Personenwagenachse der Staatsbahnen hat durchschnittlich (auf eigener und fremder Bahn) zurückgelegt 29 381 km (im Vorjahre 28 267 km), jede eigene Gepäck- und Güterwagenachse 11 486 km (im Vorjahre 11 414 km). Die Mobilität der Personenwagen war also 2,558 Mal so gross als die der Güterwagen. Auf jede bewegte Personenwagenachse kamen durchschnittlich 4,28 Personen und von den bewegten Plätzen wurden durchschnittlich benutzt 23,60 pCt. (gegen 4,31 Personen und 23,82 pCt. im Vorjahre), die bewegten Gepäck- und Güterwagen aber waren durchschnittlich belastet mit 1,810 t pro Achse (1,703 im Vorjahre) und zu 42,69 pCt. ihrer Tragfähigkeit (42,62 pCt. im Vorjahre).

Das Feuerungsmaterial der Lokomotiven (1 759 cbm Holz, 931 t Koaks, 178 796 t Steinkohle, 35 428 t Braunkohle) kostete 1 840 199,48 ℳ, durchschnittlich pro Lokomotivkilometer 10,464 ₰. Das Schmiermaterial kostete 123 865,97 ℳ (0,704 ₰ pro Lokomotivkilometer), das Putzmaterial 37 927,92 ℳ (0,216 ₰ pro Lokomotivkilometer).

Das Schmiermaterial der Wagen kostete 38 139,10 ℳ (0,00625 ₰ pro Wagenachskilometer), das Putzmaterial 10 700,58 ℳ (0,0815 ₰ pro Personen-Wagenachskilometer).

An Unterhaltungskosten erforderten die Lokomotiven 1 279 377,16 ℳ neben 405 256,58 ℳ für Erneuerung einzelner Theile, der Tender 176 734,17 ℳ neben 69 532,04 ℳ für Erneuerung einzelner Theile, zusammen 1 930 899,95 ℳ, durchschnittlich 2 620,30 ℳ pro Lokomotive und 10,952 ₰ pro Lokomotivkilometer.

Die Unterhaltung der Personenwagen erheischte inkl. der Erneuerung einzelner Theile 639 842,73 ℳ (pro Personenwagenachse 144,47 ℳ und pro Platz 7,97 ℳ), die der Gepäck- und Güterwagen ebenso 1 261 291,03 ℳ (31,06 ℳ pro Achse und 36,59 ℳ pro 5 t Tragfähigkeit).

Auf sämmtlichen von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen (ohne die Bauzüge) wurden im Jahre 1884 befördert 400 788 Züge (gegen 378 347 im Vorjahre) und zwar:

9 005	Kurier- und Eilzüge	= 24,60	durchschnittlich pro Tag
91 325	Personenzüge . .	= 249,52	„ „ „
102 265	gemischte Züge . .	= 279,41	„ „ „
6 411	Güterzüge mit Personenbeförderung .	= 17,52	„ „ „
191 782	Güterzüge	= 524,00	„ „ „

Demnach verkehrten durchschnittlich täglich 1 095,05 Züge, deren durchschnittliche Wegelänge sich auf 47,84 km belief. Im Vorjahre war die durchschnittliche tägliche Gesammtzahl der Züge eine geringere, nämlich 1 036,57, die durchschnittliche Wegelänge aber eine grössere, nämlich 49,89 km. Eine Zunahme haben im Berichtsjahre erfahren die Personenzüge um 10 376, die gemischten Züge um 9 360, die Güterzüge mit Personenbeförderung um 175 und die Güterzüge um 2 913; abgenommen haben nur die Kurier- und Eilzüge und zwar um 383. (Es beruht dies darauf, dass seit dem Sommerfahrplan 1884 je 2 Züge der Linie Leipzig-Dresden und Dresden-Bodenbach bei Herstellung neuer Anschlüsse von Wien nach Hamburg und nach Berlin u. v. v. zu je einem Zuge vereinigt wurden.) Hiernach stellt sich die Gesammtzunahme im Jahre 1884 auf 22 441 Züge.

Die Mehrzahl der Züge legte nur kurze Entfernungen zurück, so hatten 131 688 einen Lauf von 0 bis 10 km, 46 162 einen solchen von 10 bis 20 km und 48 464 einen solchen von 20 bis 30 km; mithin kamen auf die Entfernungen von 0 bis 30 Kilometer zusammen 226 314 Züge, d. i. weit mehr als die Hälfte sämmtlicher Züge.

Der frequenteste Theil des Bahnnetzes war auch in diesem Jahre die Verbindungsbahn zwischen Dresden-Alt- und Dresden-Neustadt, auf welcher in Summa 30 672 Züge und 7 141 einzelne Lokomotiven oder durchschnittlich pro Tag 103 und pro Stunde 4,29 Züge bezw. Lokomotiven verkehrten. (Im Vorjahre liefen hier nur 29 777 Züge, aber 7 290 einzelne Lokomotiven.) Hinsichtlich der Zugzahl allein war die Strecke Neumark-Brunn (auf welcher die Züge der Linien Dresden-Reichenbach, Leipzig-Hof und Neumark-Greiz passiren) mit 33 546 (im Vorjahre 33 056) Zügen die frequenteste. Ausserdem verkehrten dort noch 1 390 einzelne Lokomotiven, mithin 95 Zug- und Lokomotivleerläufe pro Tag. Von den Stationen des Netzes erreichte die grösste Frequenz Zwickau mit 72 527 ein- und ausgegangenen Zügen = 198,16 täglich neben 6 620 d. i. täglich 18,09 leeren Lokomotiven. (Die Signalstation am Kurvendreieck bei Werdau brachte es auf 81 768 ein- und ausgelaufene Züge = 223,41 täglich.)

Im Personenverkehr wurden die unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen täglich in 52 selbstständigen Kursen mit 593 Touren befahren (im Jahre 1883 46 Kurse mit 525 Touren).

Ueber jeden Punkt der Staatsbahnen sind im Jahre 1884 gelaufen durchschnittlich 8 266 Lokomotiven (s. o.), 63 083 Personenwagenachsen und 225 212 Güterwagenachsen.

Unter der im Jahre 1884 im ganzen auf den Staatsbahnen beförderten Last, einschliesslich der Lokomotiven und Tender, befanden sich durchschnittlich 75,21 pCt. Taralast und 24,79 pCt. Nutzlast (gegen 74,65 und 25,35 pCt. im Vorjahr). Von der Nutzlast entfielen 23,60 pCt. auf den Güterverkehr und nur 1,19 pCt. auf die beförderten Personen, die Person zu 75 kg gerechnet (im Vorjahre 24,18 und 1,17 pCt.). Scheidet man die Lokomotiven und Tender aus, so steigert sich die Nutzlast auf 32,45 pCt. (im Vorjahre 33,22 pCt.).

(Fortsetzung folgt.)

Ueber die Verwendung der Frauen im Eisenbahndienst.

Seitens der Kommission für Angelegenheiten der Statistik ist in der jüngst in Schandau abgehaltenen Sitzung beschlossen worden, in Zukunft die gesonderte Nachweisung der weiblichen Angestellten in der Vereinsstatistik durchzuführen und zu diesem Zwecke der diesjährigen Generalversammlung zu empfehlen, die Theilung der Nummern 259, 263, 267, 271 und 275 des statistischen Fragenheftes in a) männliche Angestellte, b) weibliche Angestellte vorzunehmen.

Dieser Beschluss lässt es angezeigt erscheinen, nochmals auf die von uns mehrfach erörterte Frage der Verwendung von Frauen im Eisenbahndienst zurückzukommen und speziell im Anschluss an die in No. 24 unserer Zeitung über die Organisation des Frauendienstes bei der Französischen Ostbahn gemachten Mittheilungen auch die auf einer andern Französischen Bahn, der Compagnie des Dombes in dieser Beziehung vorhandenen bezw. vor deren Fusion mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vorhanden gewesenen Einrichtungen zur Kenntniss unserer Leser zu bringen.

Die u. a. zu genannter Bahn gehörende Linie Châlon-Lons-le-Saulnier umfasst 15 Stationen, welche mit Ausnahme der Station Lons-le-Saulnier (Departements-Hauptstadt) und Châlon sowie Louhans (Sitz je einer Unterpräfektur) von Frauen verwaltet wurden. In den letztbezeichneten Stationen waren die Frauen der Bahnhofsvorsteher in der weiter unten näher beschriebenen Weise gleichfalls dienstlich beschäftigt, während der in Station St. Germain du Plain stationirte Vorsteher sich meistens unterwegs befand, um denjenigen Frauen Hilfe zu leisten, auf deren Stationen das infolge grossen Personen- und Güterandranges oder eines abzuhaltenden Jahrmarktes erforderlich erschien.

Das Kontroll- und statistische Büreau war auf Station Lons-le-Saulnier errichtet und es wurden die vorkommenden Arbeiten durch junge Mädchen unter der Leitung einer Büreauvorsteherin ausgeführt; das eigentliche Betriebspersonal, d. h. das gesammte Personal mit Ausnahme desjenigen des Bahnerhaltungs- und Zugförderungsdienstes bestand aus 22 männlichen und 20 weiblichen Personen.

Gelegentlich der im Jahre 1880 vorgenommenen Reorganisation des Bahngebietes kam man dazu, sämmtliche schriftlichen Arbeiten ausschliesslich durch Frauen ausführen zu lassen. Das Bahnnetz umfasste zu dieser Zeit 93 Stationen und Haltestellen, von welchen 21 durch Frauen verwaltet wurden; in 40 andern Stationen waren ausserdem Frauen von Beamten aushülfsweise beschäftigt.

Was nun die Beschäftigung der Frauen im Stationsdienste anbetrifft, so erfolgte diese entweder als Assistent des Bahnhofsvorstehers oder als Bahnhofsvorsteherin.

1. Als Assistenten des Bahnhofsvorstehers fungirten gewöhnlich deren Frauen und zwar als Billetverkäuferinnen, in welcher Eigenschaft ihnen auch die Führung der erforderlichen Bücher oblag. War die Station von einiger Bedeutung und der Bahnhofsvorsteher durch den Güterdienst, die Abfertigung der Züge oder den Rangirdienst in Anspruch genommen, so besorgten die Frauen auch den Dienst im Telegraphenbüreau und führten die betreffenden Journale. Auch kam es vor, wenn die Frauen gebildeter als die Männer waren, dass diese die durch den Güterverkehr bedingten schriftlichen Arbeiten machten, die Kartirungen vornahmen u. s. w. Diese Art der Verwendung der Frauen gab vorzügliche Resultate, denn man war in der Lage, Individuen als Bahnhofsvorsteher anzustellen, welche sich durch Leistungsfähigkeit und Ehrlichkeit auszeichneten, deren Bildung aber mehr als bescheiden zu nennen war, so dass sie ohne die Intelligenz und die Fähigkeiten ihrer Frauen und ungeachtet ihrer vorbezeichneten Eigenschaften doch stets nur Verwendung als Arbeiter hätten finden können. Die Leistungen dieser intelligenten Frauen und die gute Verwaltung der betreffenden Bahnhöfe führten nun die Gesellschaft dazu, noch einen Schritt weiter zu thun und Bahnhöfe von einer gewissen Bedeutung den Frauen vollständig zu unterstellen. Der Gehalt der als Assistenten des Vorstehers fungirenden Frauen schwankte zwischen 15 und 30 Franken monatlich, je nach den geleisteten Diensten.

2. Bahnhofsvorsteherinnen. Dieselben erfüllten alle Funktionen der Bahnhofsvorsteher; sie trugen die Verantwortung für die Zugabfertigung, gaben und empfingen die auf den Zug- und allgemeinen Dienst bezüglichen Telegramme. Ferner gaben dieselben das Abfahrtssignal für die Züge, ordneten bei deren Ankunft die behufs Einrangirung oder Aussetzen von Wagen erforderlichen Rangirbewegungen an, welche sodann unter Leitung und Aufsicht des Zugpersonals zur Ausführung gebracht wurden. Ferner verkauften diese Frauen die Billete, führten alle schriftlichen, auf den Billet-, den Gepäck- und den Frachtgut-Verkehr bezüglichen Arbeiten aus und stellten die erforderlichen allgemeinen Rechnungsabschlüsse auf. Auch sorgten dieselben für Reinigung der Lampen, Laternen, der Büreaus und der für das Publikum bestimmten Lokalitäten. Kurz, dieselben erfüllten alle in den Instruktionen vorgeschriebenen Funktionen der Bahnhofsvorsteher und zwar unter alleiniger voller Verantwortlichkeit. Ein einziger Dienstzweig unterstand ihnen indessen nicht, nämlich die Erleuchtung und die Unterhaltung der Weichenlaternen, sowie die Reinhaltung der Gleise und der Güterperrons. Diese Arbeiten wurden durch Rottenarbeiter ausgeführt.

Nach den im Laufe der Zeit gemachten Erfahrungen war die Gesellschaft schliesslich dahin gekommen, nur auf solchen Stationen Frauen als Vorsteherinnen zu verwenden, auf welchen nicht mehr als 7 000 Billete ausgegeben wurden und nicht mehr als 500 Sendungen (Eil- und Frachtgut zusammen) zur Aufgabe gelangten.

Der Gehalt der Bahnhofsvorsteherin belief sich, je nach der Wichtigkeit der Stationen, auf 25 bis 60 Franken monatlich; ausserdem erhielten dieselben freie Wohnung, Heizung und Beleuchtung.

3. Büreauarbeiterinnen. Dem auf Bahnhof St. Paul eingerichteten Büreau oblag die Revision der Arbeiten von 70 Stationen und Haltestellen, welche sich an den 330 km langen Bahnstrecken der Gesellschaft befanden. Man kann sich ein ungefähres Bild von der Bedeutung dieses Büreaus machen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass auf den 70 Stationen etc. der Bahn jährlich durchschnittlich 1 385 200 Personenbillets zur Ausgabe gelangten und 737 500 Sendungen (Fracht und Eilgut) ankamen und abgingen.

In dem Büreau des Bahnhofes St. Paul wurden 19 junge Mädchen beschäftigt, von denen eine — im Alter von 23 Jahren

— als Vorsteherin fungirte. Von diesen 19 Mädchen waren 14 noch nicht 20 Jahre alt; die Gesellschaft glaubte thunlichst sehr junge Kräfte beschäftigen zu sollen, weil diese sich am schnellsten und leichtesten einzuarbeiten im Stande waren. Die Verwaltung schrieb zu Anfang die Stellen öffentlich aus, allein dies Verfahren ergab nur ungenügende Resultate, da man erkannte, dass, wenn auch eine bestimmte Ausbildung zur Ausfüllung der betreffenden Stellen erforderlich sei, es doch auch sehr darauf ankomme, dass die Betreffenden Ordnungsliebe, Geduld und einen guten Charakter haben und dass die moralische Führung der Anzustellenden vor allem tadellos sei.

Den Anfängerinnen wurden an monatlichem Gehalt 60 Franken bewilligt, während das monatliche Einkommen der übrigen Angestellten im Durchschnitt 85 Franken betrug. Täglich wurde acht Stunden gearbeitet, dagegen war der Sonntag ganz frei.

Der Sitz der Gesellschaft befand sich auf dem Bahnhof St. Paul, es war also, abgesehen von dem vorerwähnten Büreau, dort eine grosse Anzahl von männlichen Beamten beschäftigt. Allein das Büreau der jungen Mädchen lag in einer mit besonderer Treppe ausgestatteten und vollständig isolirten Räumlichkeit: denn nachdem man einmal derartige Büreaus einrichtet, durfte man die Verantwortung, die infolge dessen auf der Verwaltung lastete, nicht leicht nehmen und wenn nun die Verwaltung auf der einen Seite ihre Pflicht erfüllte und die jungen Mädchen, die sie beschäftigte, vor allen Gefahren schützte, so konnte sie andererseits von denselben auch eine tadellose Führung verlangen. Es ist oft genug vorgekommen, dass intelligente junge Mädchen entlassen werden mussten, weil ihre moralische Qualifikation zu wünschen übrig liess.

Derartige Büreaus erheischen also gebieterisch eine ganz spezielle Beaufsichtigung, welche sehr verschieden ist von derjenigen, die in den Büreaus junger Männer ausgeübt wird.

Dass das gewählte System auch ökonomische Vortheile bietet, dürfte aus folgender Darlegung hervorgehen:

Auf der am wenigsten ertragsreichen Linie Châlon-Lons-le-Saulnier bestand — wie schon Eingangs erwähnt — das spezielle Betriebspersonal aus 42 Beamten, unter denen 20 Frauen vorhanden waren. Der Gesammtbetrag des Gehaltes der letzteren, welche theils als Bahnhofsvorsteherinnen, theils als Assistenten des Bahnhofsvorstehers und als Büreaubeamte beschäftigt wurden, belief sich jährlich auf 9 420 Franken. Jede Bahnhofsvorsteherin ersetzte hierbei einen Beamten, dessen monatliches Einkommen auf mindestens 105 Franken zu veranschlagen ist, während die als Assistenten des Bahnhofsvorstehers fungirenden Frauen die Stelle eines durchschnittlich mit 100 Franken monatlich zu honorirenden Expedienten vertraten. Die in den Büreaus beschäftigten Frauen füllten die Stellung eines mit durchschnittlich 1 476 Franken pro Jahr zu bezahlenden Beamten aus. Hätte man nun also alle Stellen mit Männern besetzt, so würde die jährliche Ausgabe . . . . 26 040 Franken betragen haben; das den Frauen zugebilligte Gesammtgehalt betrug jährlich aber nur . . . 9 420 „
so dass man also jährlich . . . . 16 620 Franken ersparte, was ungefähr 250 Franken pro Kilometer Bahnlänge ausmacht.

Wir schliessen die vorstehenden Mittheilungen, indem wir noch anführen, dass nach den pro 1882 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten publizirten statistischen Nachrichten unter den auf den Französischen Hauptbahnen in Europa vorhandenen 238 302 Beamten und Arbeitern etc. aller Klassen, i. e. 9,07 pro Kilometer, 19 094 Frauen, i. e. 0,72 pro Kilometer oder 8 pCt. vorhanden waren. — cb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Aktionäre der Ferdinands-Nordbahn haben in der ausserordentlichen Generalversammlung am 20 v. M. das Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung (wie bereits gemeldet) in der vom Reichsrathe beschlossenen Fassung genehmigt. Damit ist die Nordbahnfrage als endgültig geordnet zu betrachten. Aus dem Berichte der Nordbahndirektion an die Generalversammlung geht hervor, dass nach der legislativen Entscheidung noch eine Reihe wichtiger Fragen durch Vereinbarung mit der Regierung festgestellt werden musste. Bisher unbekannt war in dieser Richtung die Vereinbarung, betreffend die Refundirung der Beträge, welche in den letzten Jahren zu Investitionszwecken aus dem Reservefonds und aus dem Pensionsfonds provisorisch entnommen wurden. Diese Beträge erreichten zu Ende des Jahres 1884 die Höhe von 8 368 752 fl. (wovon dem Reservefonds A 1 804 906 fl., dem Reservefonds B 1 357 736 fl., dem Pensionsfonds 2 944 989 fl. und den sonstigen Fonds 2 261 119 fl. entnommen worden sind). Bis zum Ende des laufenden Jahres dürfte sich die bezügliche Gesammtverwendung auf 8 550 000 fl. erhöhen. Von diesem Betrage wird nur derjenige Theil, welcher dem Pensionsfonds entnommen wurde, der Ende des laufenden Jahres ungefähr 3,2 Millionen Gulden betragen dürfte, durch Ausgabe von vierprozentigen, in Noten verzinslichen Prioritäten refundirt werden, während die übrigen Fonds, welchen im ganzen ein Betrag von 6,35 Millionen Gulden entnommen wurde, nicht auf ihre frühere Höhe ergänzt werden. Die Regierung verweigerte nämlich ihre Zustimmung zu dieser Refundirung, weil durch dieselbe der Gewinnantheil des Staates geschmälert worden wäre, während die Reservefonds, welche zur ausschliesslichen Verfügung der Aktionäre stehen, eine Erhöhung erfahren hätten.

Die finanzielle Differenz des jetzt festgestellten Verhältnisses gegenüber dem von der Nordbahn angestrebten lässt sich folgendermassen präzisiren: Die fünfprozentigen Zinsen des in Diskussion befindlichen Betrages von 6,35 Millionen Gulden beziffern sich auf 317,500 fl. Um diesen Betrag würde sich, wenn die Auffassung der Nordbahn durchgedrungen wäre, jährlich das Erträgniss der Reservefonds höher gestellt haben, was mit einer Steigerung der Aktienrente um denselben Betrag gleichbedeutend ist. Nunmehr, da die Refundirung nicht gestattet ist, wird der Betrag von 317 500 fl. oder eigentlich derjenige Betrag, welchen die mit dem Aufwande von 6,35 Millionen Gulden bestrittenen Investitionen zu dem Betriebsüberschusse der Eisenbahnen beisteuern, mit dem letzteren verrechnet, so dass unter Umständen die Staatsverwaltung an diesem Theile des Erträgnisses partizipirt wie an dem übrigen Betriebserträgnisse. Die finanziellen Operationen, welche auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung durchzuführen sein werden, lassen sich ihrem Zwecke nach in vier Gruppen theilen. Es sind nämlich zu beschaffen:

1. Zur Tilgung der Garantieschuld der Mährisch-Schlesischen Nordbahn (11,114 Millionen Gulden), zur Zahlung des Pauschales für die Konzessionsverlängerung dreier kleiner Linien (1,314 Millionen Gulden), zur Refundirung der Bauvorschüsse des Pensionsfonds (3,2 Millionen Gulden), für den Bau der Schlesischen Städtebahn, die Erwerbung der Kremsierer Bahn und den Ankauf der Rothschild'schen Montanbahn (19,3 Millionen Gulden), schliesslich zur Bildung einer Baureserve (von ca. 7 Millionen Gulden), im ganzen für Rechnung des einheitlichen Hauptnetzes rund . . . . . 42 Mill. Gulden
2. Für den Bau von zehn Lokalbahnen im Ausmasse von 147 km, sowie für den Ankauf der Lokalbahn Weisskirchen-Wsetin (48,3 km) im ganzen . . . . 11 „ „
3. Für die Konvertirung der cirkulirenden Papierprioritäten der Ferdinands-Nordbahn . . . . 16,4 „ „
4. Für die Konvertirung der cirkulirenden Silberprioritäten der Ferdinands-Nordbahn aus dem Jahre 1872 (von 13,4 Millionen Gulden) und der Silberprioritäten der Mährisch-Schlesischen Nordbahn (von 23,7 Millionen Gulden) im ganzen . . . . 37,1 „ „

Die gesammten Operationen umfassen hiernach ca. 106,5 Millionen Gulden effektiv, wovon 53 Millionen Gulden für Investitionen und 53,5 Millionen Gulden für die Konversion der cirkulirenden Prioritäten zu verwenden sind. Der gesammte Kapitalsbedarf wird durch die Emission von vierprozentigen, theils in Noten, theils in Silber verzinslichen Prioritäten beschafft werden. Diesbezüglich sind drei Kategorien zu unterscheiden: 1. Zur Bedeckung des baaren Erfordernisses für das einheitliche Netz, sowie zur Rückzahlung, resp. Konvertirung der alten Papierprioritäten der Ferdinands-Nordbahn wird ein neues, mit 4 pCt. in Papier verzinzliches Prioritätsanlehen im gesammten Nominalbetrage von 62,7 Millionen Gulden kontrahirt werden. 2. Für das Lokalbahnnetz wird eine selbständige, gleichfalls mit 4 pCt. in Papier verzinsliche Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 12,3 Millionen Gulden aufgenommen werden. 3. Für die Konvertirung der Silberprioritäten werden voraussichtlich zwei mit 4 pCt. in Silber verzinsliche Prioritätsanleihen kontrahirt werden, deren Nominale vorläufig noch nicht feststeht, und die sich nur insofern unterscheiden werden, als den Besitzern von Prioritäten der Mährisch-Schlesischen Nordbahn Titres angeboten werden, die den Hinweis auf die subsidiär fortbestehende Staatsgarantie enthalten. Zur unmittelbaren Durchführung all der Operationen wird die Verwaltung der Nordbahn erst schreiten, wenn die Beschlüsse der Generalversammlung genehmigt und die neuen Konzessionen ertheilt sind. Die Direktion der Nordbahn hat bei Besprechung der Bedeutung des neuen Uebereinkommens den Aktionären eine sehr wichtige Eröffnung gemacht, indem sie das Resultat der Berechnungen mittheilte, welche sie über die voraussichtliche Wirkung des neuen Uebereinkommens auf das Aktienerträgniss anstellen liess. Durch diese Berechnungen wurde erhoben, dass sich der Durchschnittsertrag in den letzten Jahren, wenn das neue Uebereinkommen bereits in Kraft gewesen wäre, auf ca. 115 fl. pro Aktie gestellt hätte, während die Dividende des Jahres 1884 152 fl. 50 kr. betrug. Bei dieser Berechnung wurden die neuen Tarife als Grundlage genommen. Die Bestimmung betreffs der Partizipation der Staatsverwaltung konnte auf die Berechnung keinen Einfluss üben, weil von der

Erträgnissziffer von 115 fl. mehr als 15 fl. auf diejenigen Erwerbsquellen entfallen, welche zur ausschliesslichen Verfügung der Aktionäre gehören, während das Ergebniss der Bahnen die Grenze von 100 fl., an welcher die Partizipation des Staates beginnt, nicht erreichte. Bezüglich der Erträgnisskalkulation, welche heute der Generalversammlung mitgetheilt wurde, drängt sich eine Frage auf, welche in dem Berichte der Direktion nicht ausdrücklich beantwortet ist. Die Nordbahn emittirt, wie oben ausgeführt wurde, zu Investitionszwecken einen Anleihebetrag von 53 Millionen Gulden effektiv, welche theils zum Bau neuer, theils zur Einlösung bestehender Bahnen verwendet werden. Wenn das Erträgniss dieser Objekte das Erforderniss zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe nicht decken sollte, so würde die Differenz natürlich zu Lasten der Aktionäre fallen. Der Bericht der Direktion sagt nun nicht, ob eine Schätzung in dieser Richtung angestellt und ob bei der Berechnung der durchschnittlichen Erträgnissziffer hierauf irgend welche Rücksicht genommen wurde. — Wir reproduziren im folgenden den Wortlaut der Beschlüsse der Generalversammlung:

1. Die Generalversammlung spricht ihre Zustimmung zu dem zu Wien am 10. Januar und 17. Juli 1885 zwischen dem K. K. Finanzminister und dem K. K. Handelsminister im Namen der Staatsverwaltung einerseits und den bevollmächtigten Vertretern der Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits abgeschlossenen Uebereinkommen aus.

2. Die Generalversammlung ermächtigt die Direktion zu allen Massnahmen, welche behufs Durchführung des Uebereinkommens nothwendig sind, daher insbesondere auch zur Erwirkung der a. h. Konzession für das künftige Hauptbahnnetz, welches aus den in den §§ 1, 9 und 15 des Uebereinkommens angeführten Eisenbahnen zu bestehen haben wird, sowie der a. h. Konzessionen für die im § 16 des Uebereinkommens bezeichneten Lokalbahnen.

3. Die Generalversammlung ermächtigt die Direktion zu der Erwerbung der Eisenbahnen von Hullein nach Kremsier, von Hullein nach Bistritz, von Weisskirchen über Walachisch-Meseritsch nach Wsetin, sowie der Freiherrlich Rothschild'schen Montanbahn von Michalkowitz nach Dombrau, dann zum endgültigen Abschlusse der bezüglichen Verträge und auch zur Durchführung aller anderen Massregeln, welche anlässlich dieser Erwerbungen nothwendig sind.

4. a) Die Generalversammlung beschliesst, dass die Refundirung der aus den Reservefonds A und B, den Tilgungsfonds der Anleihen vom Jahre 1841 und 1844, sowie auf den Amortisationsfonds für den gesellschaftlichen Montanbesitz bis Ende 1885 für Erweiterungsbauten und Vermehrung des Fundus instructus verwendeten Quoten zu unterbleiben habe, und dass die sonach verbleibenden Reste obiger Fonds, mögen sie in Effekten oder in Baarem vorhanden sein, unter Aufhebung der bisherigen Bestimmungen über die Dotirung und Verwendung dieser Fonds, zu einem „Allgemeinen Reservefonds" zusammenzulegen sind, welcher ein freies Eigenthum der Aktionäre zu bilden hat, und dessen Erträgnisse alljährlich den Aktionären zugute zu kommen haben. Für die fruchtbringende Anlage dieses Fonds hat die Direktion zu sorgen, während jede andere Verwendung des Kapitals der Zustimmung der Generalversammlung bedarf.

4. b) Die Generalversammlung beschliesst, dass die aus dem Pensionsfonds bis Ende 1885 für Erweiterungsbauten und Vermehrungen des Fundus instructus verwendete Quote demselben durch Zuweisung von Prioritätsobligationen des neu zu emittirenden Notenanlehens des Hauptbahnnetzes zum durchschnittlichen Begebungskurse dieses Anlehens zu refundiren ist, und ihre Zustimmung dazu ertheilen, dass dieser Fonds im Falle der Einlösung des Hauptbahnnetzes durch den Staat, sowie beim Heimfalle dem Staate unter der Bedingung zu übergeben ist, dass die Staatsverwaltung die bezüglichen Lasten und Verpflichtungen der Gesellschaft übernimmt, wobei im Falle der Trennung des Hauptbahnnetzes von den Montananlagen und Lokalbahnen, auf deren Personal sich diese Bestimmung nicht bezieht, ein verhältnissmässiger Antheil aus dem Pensionsfonds auszuscheiden und der Gesellschaft behufs Sicherstellung der Versorgungsansprüche des bezeichneten Personals zu belassen wäre.

4. c) Die Generalversammlung beschliesst, behufs Aufbringung der infolge der vorstehenden Beschlüsse nothwendigen Geldmittel (mit Ausschluss jener, welche für den Bau der Lokalbahnen und die eventuelle Erwerbung der Eisenbahn von Weisskirchen über Walachisch-Meseritsch nach Wsetin nothwendig sind), sowie zum Zwecke der Schaffung eines Bau-Reservefonds des künftigen Hauptbahnnetzes und der Rückzahlung, beziehungsweise Konvertirung der bis Ende 1885 noch nicht zur planmässigen Rückzahlung fällig gewordenen, auf Noten und Silber Oesterreichischer Währung lautenden Prioritätsobligationen der Gesellschaft die Aufnahme von Prioritätsanlehen, welche aus auf Noten Oesterreichischer Währung lautenden Theilschuldverschreibungen im Gesammtnennwerthe von 62 700 000 fl., dann aus auf Silber Oesterreichischer Währung lautenden Theilschuldverschreibungen in jenem Gesammtnennwerthe zu bestehen haben, der zur Konvertirung der bis Ende 1885 noch nicht zur planmässigen Rückzahlung fällig gewordenen Theilbeträge des im Jahre 1872 für die Hauptbahn, sowie des in den Jahren 1871 und 1872 für die Mährisch-Schlesische Nordbahn emittirten Silberanlehens nothwendig ist, und für welche Anlehen nachstehende Bestimmungen zu gelten haben:

α) Die Theilschuldverschreibungen sind in jener Währung, auf welche sie lauten, mit vier Prozent per annum zu verzinsen und in der gleichen Währung innerhalb der Konzessionsdauer des künftigen Hauptbahnnetzes, jedoch vor Beginn der Tilgung der Aktien, im vollen Nennwerthe zurückzuzahlen, und zwar ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug an Zinsen oder Kapital.

β) In dem Texte der Theilschuldverschreibungen beider Kategorien ist anzuführen, dass dieselben im Falle der Einlösung des Hauptbahnnetzes durch den Staat von demselben zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen werden.

γ) In dem Texte jener auf Silber lautenden Theilschuldverschreibungen, welche zur Konvertirung des im Jahre 1871 und 1872 für die Mährisch-Schlesische Nordbahn aufgenommenen Anlehens erforderlich sind, ist anzuführen, dass der Staat den zur Verzinsung und Amortisirung der ersteren nothwendigen Jahresbetrag garantirt, jedoch unbeschadet der Verpflichtungen, welche die Gesellschaft im § 6 des Uebereinkommens vom 10. Januar und 17. Juli 1885 dem Staate gegenüber übernommen hat.

4. d) Die Generalversammlung beschliesst behufs Aufbringung der Geldmittel für den Bau der Lokalbahnen und für die eventuelle Erwerbung der Eisenbahn von Weisskirchen über Walachisch-Meseritsch nach Wsetin die Aufnahme eines Prioritätsanlehens, welches aus Theilschuldverschreibungen im Gesammtnennwerthe von 12 300 000 fl. Oe. W. Noten zu bestehen hat, in dieser Währung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit vier Prozent per annum zu verzinsen und innerhalb der Konzessionsdauer der Lokalbahnen im vollen Nennwerthe zurückzuzahlen ist, und ob den Lokalbahnen in erster Rangordnung pfandrechtlich sichergestellt wird.

4. e) Die Generalversammlung ermächtigt die Direktion, sämmtliche Massnahmen zu treffen, welche behufs Kontrahirung der unter 4 c) und 4 d) angeführten Anlehen, insbesondere auch behufs eisenbahnbücherlicher Sicherstellung derselben und der Feststellung der Rangordnung der Anlehen des Hauptbahnnetzes im Eisenbahnbuche erforderlich sind, und die Begebung in der für die Gesellschaft günstigsten Weise vorzunehmen.

5. Die Generalversammlung genehmigt die ihr vorgelegenen Abänderungen der Gesellschaftsstatuten und ermächtigt die Direktion, einzelne allenfalls von der hohen Staatsverwaltung verlangte Modifikationen derselben, insofern sie nicht von grösserer Tragweite sind, gegen nachträgliche Mittheilung und Begründung vorzunehmen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Beamten der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das Handelsministerim hat die Absicht, bezüglich der Beamten der Staatsbahnen, deren öffentlich-rechtliche Stellung gegenwärtig eine ziemlich unklare ist, dem Reichsrathe eine Vorlage zu unterbreiten, welche die gesetzliche Gleichstellung dieser Beamten mit den Staatsbeamten bezweckt. Dabei soll an den bestehenden Pensionsverhältnissen, namentlich an dem für die Eisenbahnbeamten günstigeren Pensionsnormale, nichts geändert werden, da auch die von den Privatgesellschaften übernommenen Pensionsfonds der Eisenbahnbeamten nach wie vor ausschliesslich für diese reservirt und besonders verwaltet werden sollen.

Gegenwärtig ist die öffentlich-rechtliche Stellung, gleich jener der Privat-Eisenbahnbeamten nur insofern gesetzlich geschützt, als die Aussage eines unter dem Diensteide stehenden Eisenbahnbediensteten vor Gericht mit jenen eines anderen Polizeiorganes für gleichwerthig erachtet wird.*) In privatrechtlicher Beziehung ist jedoch der Eisenbahnbeamte nichts anderes als der Angestellte einer Transportunternehmung, mag dieselbe von einer Privatgesellschaft oder vom Staate betrieben werden. Alle demselben in welcher Eigenschaft immer dienenden Organe sollten aber berechtigt sein, als Staatsdiener zu gelten. Wenn dies bezüglich der Bahnbeamten auch anderwärts noch nicht

*) Auch in allen andern Beziehungen geniessen in Oesterreich nach § 102 der Eisenbahn-Betriebsordnung die Bahnbeamten und Diener des Eisenbahn-Exekutivdienstes — auch auf Privatbahnen — den gesetzlichen Schutz gleich anderen öffentlichen Verwaltungsbeamten. Die Red.

zur Geltung gelangt ist, so mag wohl auch die Rücksicht für die Beamten der Privatbahnen von Einfluss sein, nachdem letztere eine inferiore Stellung gegenüber den in ganz gleicher Funktion und Verantwortlichkeit sich bewegenden Staatsbahnbeamten einnehmen würden. Dieser Inkonvenienz darf aber die Berechtigung des dem Staate dienenden Beamten, sich auch nach aussen hin als solcher zu geriren, nicht aufgeopfert werden; es wird vielmehr die Aufgabe der Gesetzgebung sein, auch die Privatbahnbeamten, welche doch mehr dem öffentlichen Interesse, als dem Privatkapital dienen, eine jenen Rücksichten entsprechende Geltung zu verschaffen, damit sie nicht zu sehr ihren Kollegen von den Staatsbahnen nachstehen.*) Die vornehmlichste Begünstigung der Staatsbeamten ist wohl die, dass dieselben das aktive und passive Wahlrecht zu den Vertretungskörpern des Staates, des Landes und der Gemeinde ohne Rücksicht auf Steuerleistung besitzen, während die Privat-Eisenbahnbeamten erst dann ein Wahlrecht ausüben können, wenn sie den im Gesetze vorgeschriebenen Bedingungen gleich allen anderen Staatsbürgern entsprechen. Ein vielleicht noch grösserer Werth ist aber darauf zu legen, dass den Kindern der Staatsbeamten viele staatliche Anstalten und Benefizien leichter als jenen der Privatbeamten zugänglich sind. Schliesslich wird die soziale Stellung der Staats-Eisenbahnbeamten durch die Gleichstellung mit den anderen Staatsbeamten gehoben; es ist nicht zu fürchten, dass dadurch ein gewisser Geist der Büreaukratie in ihren Reihen platzgreifen wird, da sie sich durch den fortwährenden Kontakt mit dem Verkehrsleben vor solcher Einseitigkeit bewahren werden.

Die Einflussnahme auf den Handelsminister, dass eine diesbezügliche Vorlage dem Reichsrathe von der Regierung eingebracht werde, ist der Initiative des Präsidenten der K. K. Staatsbahnen, Baron Czedik, zu danken, dessen unablässige Bestrebungen für die moralische und soziale Hebung der seiner Leitung unterstehenden Bediensteten sich auch in der gegenwärtigen Frage geltend gemacht hat. Es ist ihm auch mit Recht nachzurühmen, dass er trotz seiner rastlosen Thätigkeit bei der Leitung eines so grossen Bahnkomplexes noch Zeit hat, für die berechtigten Wünsche und Beschwerden seiner Angestellten einzutreten.

*) In der Eisenbahn-Betriebsordnung v. 16/1. 1851 werden alle Bahnbeamten des Exekutivdienstes gleichmässig als öffentliche Verwaltungsbeamte anerkannt und als solche geschützt.
Die Red.

Konkurrenz der Arlbergbahn.

Die Absicht der Bayerischen Regierung, durch den Ausbau der Linie Buchloe-Memmingen der Arlbergbahn eine empfindliche Konkurrenzlinie zu schaffen, ist insofern in Frage gestellt, als die Bayerischen Bahnen, welche bei den interessirten Ungarischen Kommunikations-Unternehmungen, deren Getreideexport sie sich zu sichern wünschen, bezüglich der Instradirung und den Tarifen nach Ausbau der fraglichen Linie anfragten, keine befriedigende Antwort erhielten. Die Ungarischen Bahnen haben vielmehr insgesammt darauf hingewiesen, dass bei der von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen inaugurirten und befolgten Tarifpolitik eine Konkurrenzroute keinerlei Aussicht auf Rentabilität besitzt.

Transporteinnahmen im Juli d. J. im Vergleiche mit dem Vorjahre.

Im Monate Juli dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 6 191 275 Personen und 4 864 185 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 20 068 914 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 914 fl. Im gleichen Monate 1884 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 6 023 009 Personen und 5 026 558 t Güter, 20 733 830 fl. oder pro Kilometer 988 fl.; daher resultirt für den Monat Juli 1885 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 8,4 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli 1885 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 133 659 553 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 131 601 632 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die genannte Periode dieses Jahres 21 831 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 20 483 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für die diesjährige Betriebsperiode Januar bis Juli pro Kilometer auf 6 122 fl., gegen 6 425 fl. im Vorjahre, das ist um 303 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1885 auf 10 495 fl. pro Kilometer, gegen 11 014 fl. pro 1884, das ist um 519 fl. oder in beiden Fällen um 4,7 pCt. ungünstiger.

Eisenbahnbauten und Eröffnungen in Oesterreich.

Ende Juni befanden sich 79,5 km Staatsbahnen und 211,2 Kilometer Privatbahnen im Baue. Von letzteren gelangten im Laufe des Monats Juli zur Eröffnung: Die Theilstrecke von Kilometer 0,0 bis 27,5 der Lokalbahnlinie Brünn-Tischnowitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Lokalbahnlinien Spielfeld-Radkersburg (31,0 km) und Vorderbrühl-Hinterbrühl (1,6 km) der Südbahn-Gesellschaft und die Theilstrecke Walachisch-Meseritsch-Wsetin der Lokalbahnlinie Mährisch-Weisskirchen-Walachisch-Meseritsch-Wsetin der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft. Es blieben somit von den mit Ende Juni ausgewiesenen Baukilometern pro 211,2 mit Ende Juli noch 135,0 im Baue; dagegen wuchsen zu die Linien Wien-Stammersdorf und Floridsdorf-Gross-Enzersdorf der Dampftramway Krauss & Comp. mit 10,6 und 13,7 km. Sonach stellt sich die Länge der am letzten Juli im Baue gestandenen Staatsbahnen mit 79,5 Kilometern, der Privatbahnen 159,3 km, im ganzen daher mit 238,8 km fest. Als vollendet konnte mit Ende Juli noch bezeichnet werden die Lokalbahn St. Pölten-Tulln, als nahezu vollendet die Lokalbahnen Asch-Rossbach und Fürstenfeld-Fehring.

Zustellung von Reisegepäck.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat mit der Allgemeinen Oesterreichischen Transportgesellschaft ein Uebereinkommen getroffen, dem zufolge vom 6. September ab diese Gesellschaft eine regelmässige Zustellung des auf den Wiener Bahnhöfen der K. K. Elisabeth-Westbahn und der Franz-Josefbahn einlangenden Reisegepäcks in die Wohnungen besorgt. Um sich diese Zustellung zu sichern, haben die Reisenden keine weitere Mühe, als blos ihren Namen und die Adresse, wohin sie ihr Gepäck zugestellt wünschen, auf die Rückseite des bahnämtlichen Gepäckscheins zu schreiben und dann diesen Gepäckschein beim Ausgang aus dem Perron im Vestibule beim Vorbeigehen an dem daselbst befindlichen, deutlich ersichtlich gemachten Schalter des Büreaus der Allgemeinen Oesterreichischen Transportgesellschaft gegen Bestätigung abzugeben. Damit ist für die Reisenden jede weitere Bemühung und jeder weitere Aufenthalt erspart, denn die Transportgesellschaft wird mit dem übernommenen Gepäckscheine die Gepäckstücke beziehen und unmittelbar an die von den Reisenden aufgeschriebenen Adressen zustellen und zwar gegen Anrechnung des von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen eingesehenen Tarifes. Die nach diesem Tarife berechneten Gebühren werden auf einem Scheine, mit welchem das Gepäck zugestellt wird, bestätigt sein und ausserdem hat jeder Zusteller den Tarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen, so dass das Publikum die beanspruchten Gebühren kontrolliren kann. Mit dieser Einrichtung wurde einem längst gefühlten Bedürfnisse Rechnung getragen und es unterliegt daher keinem Zweifel, dass sich diese einer Grossstadt vollkommen würdige Einrichtung ungetheilten Beifalles zu erfreuen haben und von dem Publikum in ausgedehntestem Masse benutzt werden wird. Es ist dies aber gleichzeitig ein neuer Beweis, wie sehr die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen bemüht ist, für die Bequemlichkeit der Reisenden nach jeder Richtung hin Sorge zu tragen.

Die Eisenbahntarife für das Wiener Stadtlagerhaus.

Der Wiener Gemeinderath ist beim Handelsministerium um die Ermässigung der Ueberfuhrgebühren für Wagenladungen von den Wiener Bahnhöfen nach dem Lagerhause der Stadt Wien eingeschritten. Ein an den Bürgermeister gelangter Erlass des Handelsministeriums theilt nun mit, dass eine Konferenz von Delegirten der in Wien einmündenden Bahnen, welche unter dem Vorsitze der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen stattfand, den Bahnverwaltungen folgende Vorschläge empfahl: Zur Hebung des Stückgutverkehrs des Wiener Stadtlagerhauses sollen im Verkehre zwischen der Station Wien-Lagerhaus und sämmtlichen Bahnhöfen Güter der Klasse I und II in Wagenladungen, bei Frachtladungen von mindestens 5 000 kg (statt wie bisher für 10 000) pro Wagen und Frachtbrief nach Klasse A des Gütertarifes der Donaubahn tarifirt werden. Für Getreidesendungen und andere Transporte, welche von Ungarn via Marchegg oder via Bruck in das Wiener Lagerhaus kommen und von da nach Böhmen, Mähren und Schlesien exklusive der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn reexpedirt werden, sollen ausser den direkten Sätzen nur die Reexpeditions-Gebühren von 3 kr. pro 100 kg eingehoben werden. Ausser diesen Begünstigungen wird die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen bezüglich des Verkehrs ihrer Linien und der jenseits derselben situirten Gebiete die Gleichstellung der Taxen für Wien (Kaiser Franz-Josefbahn) und Wien (Lagerhaus) im eigenen Wirkungskreise durchführen. Durch die Aktivirung dieser Tarifmassnahmen wäre den Wünschen der Gemeinde nach Thunlichkeit Rechnung getragen. Bezüglich der Reexpeditions-Gebühren der Staatseisenbahn-Gesellschaft bemerkt das Handelsministerium, dass auch in Pest solche Gebühren von 3,6 bis 10 kr. pro 100 kg eingehoben werden, und dass ein Fallenlassen derselben in Wien unmittelbar zu Gegenmassregeln in Pest führen würde.

Die Ungarischen Staatsbahnen.

Unter dem Titel „Die zehnjährige Thätigkeit der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirth-

schaft“ hat der Inspektor der Ungarischen Staatsbahnen, Edmund v. Saarossy-Kapeller, ein mit graphischen Darstellungen illustrirtes Werk auf Grund amtlicher Daten publizirt. Die mit gründlicher Fachkenntniss zusammengestellte Schrift illustrirt aus zehnjährigen statistischen Resultaten die Gestaltungen des Personen- und Güterverkehrs, sowie der aus demselben resultirenden Einnahmen, den Verkehr der einzelnen Stationen und der Hauptartikel, erläutert die verfolgte Tarifpolitik der Ungarischen Staatsbahnen, die bestehenden Tarife und Tarif-Begünstigungen. Schliesslich erhalten wir ein übersichtliches Bild jener Verfügungen, durch welche die Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen bestrebt war, die volkswirthschaftlichen Interessen des Landes zu heben, den Export Ungarischer Produkte, besonders durch die Hebung Fiumes, zu unterstützen. In dieser Beziehung sind die erzielten Resultate — allerdings grösstentheils zum Nachtheile Triests — wahrhaft überraschend. Dem Werke sind zehn korrekt ausgeführte Graphikons beigeschlossen. Besonders muss der kommerzielle Theil des Buches hervorgehoben werden, da in demselben die Fachkenntniss auffällt, mit welcher der Verfasser das Tarifwesen beherrscht. Die vorliegende Schrift ist sichtlich dazu bestimmt, die Entwickelung der Ungarischen Staatsbahnen in solcher Beleuchtung zu zeigen, dass die Rückschlüsse auf die rationelle Verwaltung derselben, sowie auf die konsequente Haltung der Ungarischen Verkehrspolitik sich von selbst aufdrängen.

Instruktion für Sekundär-Omnibuszüge.

Eine solche wurde vom K. K. Oesterreichischen Handelsministerium für die Kaschau-Oderberger Bahn genehmigt. Dieser im „Centralblatt für Eisenbahnen“ No. 91 d. J. enthaltenen Instruktion sind verschiedene Erleichterungen bezüglich der Sicherheitswagen und der Bremsen bewilligt, doch darf die Geschwindigkeit nicht mehr als 35 km pro Stunde betragen, und wurde die früher ertheilte Bewilligung, dass die Lokomotive nur vom Führer allein bedient werde, aus Sicherheitsrücksichten wieder zurückgezogen.

Behandlung von Reservoirwagen für Spiritus und Petroleum.

Hierüber hat die vorgenannte Bahn eine im erwähnten Blatte No. 93 d. J. mitgetheilte Direktive an ihr Personal hinausgegeben, welche in 10 Punkten alles umfasst, was zur diesfälligen Sicherheit nöthig ist.

Eiserner Oberbau auf der Theilstrecke Siveric-Knin.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beabsichtigt, diese Theilstrecke in Dalmatien, beiläufig 25 km lang, mit einem eisernen Oberbau (System Haindl) zu versehen. Die klimatischen Verhältnisse, welche Schuld daran tragen, dass die ohnehin kostspieligen Holzschwellen in kurzer Frist springen, macht die Ersetzung durch Eisen nothwendig. Dieses System, dessen Erfinder ein Oesterreicher, Inspektor Haindl von der Generalinspektion ist, ist schon auf vielen unserer Bahnen — namentlich der Arlbergbahn — eingeführt; seitens der technischen Kommission des Verbandes Deutscher Eisenbahnverwaltungen wurde er bekanntlich mit der höchsten Prämie von 3 000 *M* für Verbesserungen im Eisenbahnbau ausgezeichnet.

Die Eisenbahntarife im Verkehr mit Rumänien.

Infolge des einheitlichen Vorgehens der Deutsch-Oesterreichischen Bahnen gegenüber Rumänien haben die Rumänischen Staatsbahnen sich bereit erklärt, der Aktivirung der direkten Tarife nach Oesterreich-Ungarn und nach Deutschland keine weitern Schwierigkeiten zu bereiten. Die Differenzen betrafen hauptsächlich die Vertheilung der Frachten auf die einzelnen Verkehrsrouten. Es wurden die Grundsätze festgestellt, nach denen die Tarife bis zur Rumänischen Grenze festgestellt werden sollten, während die Details einer Spezialkommission zugewiesen wurden. Nach der Erklärung der Rumänischen Staatsbahnen steht der Ausarbeitung, bezw. Einführung dieser neuen Tarife nun nichts mehr im Wege.

Der Wiener Saatenmarkt und die Börsenkourse.

Trotz der grossen Frequenz des heurigen Saatenmarktes, erscheint der Verlauf desselben um so unbefriedigender. Die Transaktionen kamen in den meisten Fällen nur sehr mühsam zu Stande, denn für die massgebenden Deutschen Abnehmer boten die für die Hauptartikel, Weizen und Gerste, verlangten Preise keine Rechnung, während andererseits sich die Verkäufer nur schwer entschlossen, mit Verlust ihre Waare abzugeben. Im Zusammenhange damit kam auf dem Transport-Effektenmarkte eine ziemlich allgemeine Reaktion zum Durchbruche. So notiren Nordbahn 2355, Franz-Josefbahn 210,25, Carl-Ludwig 240,25, Staatsbahn 290,75 und Südbahn 132,60, Nordwestbahn (166,75) und Elbethal (158,50) erhöhten sich nur aus Anlass der gebesserten Einnahmen.

Litteratur.

—st.— **Reform des Submissionswesens.** Denkschrift auf Veranlassung der Delegirtenkonferenz der Deutschen Gewerbekammern, bezw. Handels- und Gewerbekammern verfasst von Dr. F. C. Huber, H.-K.-S. 475 S. 8⁰. Preis 10 *M* Tübingen 1885. Verlag der H. Laupp'schen Buchhandlung.

Die Reform des Submissionswesens ist seit einiger Zeit eine wichtige Tagesfrage geworden, über welche schon mehrfache Verhandlungen stattgefunden haben. So setzte auch die im Juni 1883 zu Dresden tagende Delegirtenkonferenz der Deutschen Gewerbe- und Handelskammern diese Frage auf ihre Tagesordnung. Dabei wurde beschlossen, von einer weiteren Spezialberathung noch abzusehen und vorerst eine Denkschrift über die gesammte Frage des Submissionswesens ausarbeiten zu lassen. Mit dieser Arbeit ist der Sekretär der Handels- und Gewerbekammer zu Stuttgart Dr. Huber betraut worden und liegt uns nun dessen Denkschrift vor.

Der Verfasser geht darin von dem Grundsatze aus, dass, um ein richtiges Heilmittel zu finden, zuerst die Wurzel, Natur und Ausdehnung des Uebels gründlich erforscht werden müssen. Er hat sich daher mit einer vollständigen Sammlung und Sichtung des vorhandenen Materials befasst. Sodann zeigt er, dass die Submissionsfrage nur schrittweise durch unverdrossene Mosaikarbeit weitergefördert werden könne und dass im Wege der Gesetzgebung sich nur theilweise helfen lasse, während mehrfache Uebelstände nur durch den Gewerbestand selbst gehoben werden können; eine Reform des Submissionswesens sei daher nur durch Zusammenwirken aller massgebenden Faktoren möglich.

Der Verfasser geht alsdann zur Kritik der bisher angeregten prinzipiellen Abhilfemittel über und findet, dass dieselben ziemlich dürftiger Natur und dass die Radikalvorschläge unzureichend oder unausführbar sind.

Diesen kritischen Abhilfemitteln stellt er nun positive Vorschläge gegenüber, welche im wesentlichen dahin gehen:

I. Die allgemeine öffentliche Submission ist prinzipiell festzuhalten, aber unbeschadet des Prinzips können dessen Auswüchse eingedämmt und eingeschlichene Missstände beseitigt werden. Die Mittel hierzu sind sehr mannigfaltig, wie die engere Submission, das Qualitäts-Konkurrenzverfahren (nach Probe), die vorherige Feststellung eines geheim zu haltenden Minimalpreises, Beschränkung beim Zuschlag und im Ausbietungsverfahren, Vorausbestimmung der Bewerber etc.

II. In Beseitigung der Missstände, welche sich allmählich in die Ausführung der Submission, in das Verfahren, in dem amtlichen Verkehr mit den Gewerbetreibenden und in die Submissionsschemate eingeschlichen haben und dem Beschaffungswesen rein äusserlich anhaften.

III. In der organisatorischen Sicherung der Reform durch anhaltendes, ständiges Zusammenwirken des betheiligten Gewerbestandes und der Behörden und durch Bildung eines Sachverständigenkollegiums, welches die Weiterbildung der einschlägigen Instruktion, die fortlaufende Ermittelung über praktische Handhabung der Reformpunkte und die ständige Unterstützung der vergebenden Beamten durch Beiordnung von Fachkommissionen bei dem Ausschreiben, bei der Zuschlagsentscheidung und bei der Uebernahme, ferner die statistischen Hilfsarbeiten, die periodische Revision der Submissionsschemate, das Informationswesen, die Prüfung der zur Vorlage kommenden Submissionsverträge und die Ausscheidung jeweiliger Unklarheiten etc. zu übernehmen hätte.

IV. In der Aufstellung einheitlicher für sämmtliche Verwaltungszweige gleichmässig bindender und schliesslich im ganzen Deutschen Reiche gültiger Normen.

Diese 4 Hauptpunkte sind in ebensoviel Kapiteln ausführlich behandelt.

Als Anhang sind beigefügt: Spezielle Belege für die vorliegenden Beschwerden, Berechtigungsgrenzen der gegen das Submissionswesen vorliegenden Beschwerden, zur Begriffsbestimmung der Submission, objektive Merkmale der Qualitätskonkurrenz, die Französischen Normen über das Submissionsverfahren, sowie verschiedene bezügliche Verhandlungen, Beschlüsse und Erlasse, endlich ein Litteraturnachweis und Sachregister.

Wir begrüssen in der besprochenen Denkschrift die Frucht eines sorgfältigen, eingehenden Studiums der vorwürfigen Materie und eine Arbeit, deren wissenschaftliche Bedeutung die vollste Würdigung verdient. Das Buch hat aber auch eine ebenso grosse praktische Bedeutung; es wird einerseits einen erwünschten Kommentar zu dem Erlass des Preussischen Arbeitsministeriums vom 17. Juli l. Js. über das Verdingungswesen bilden, andererseits im Verein mit diesem Erlasse seine Rückwirkung auf die anderen Departements und anderen Bundesstaaten, in Bezug auf die rationelle Weitergestaltung des Submissionswesens, gewiss nicht verfehlen.

Wir wollen daher das Buch den betheiligten Kreisen, im weitesten Sinne des Wortes, bestens empfehlen.

Geschichte des Baues der Gotthardbahn. Nach den Quellen dargestellt von Dr. Martin Wanner, Archivar der Gotthardbahn. Mit einem Längenprofil der Gotthardbahn in drei Theilen. Luzern, J. Burkhardt, 1885. (648 Seiten.) Preis 12 Frcs. — Das vorliegende umfängliche Werk bildet die Fortsetzung von Dr. Wanner's Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens vom Jahre 1880. Während letztgenanntes Werk die Entstehungsgeschichte der Gotthardbahn beschreibt, erörtert das vorliegende Werk die Bauperiode derselben, welche bisher noch nicht als ein zusammenhängendes Ganzes beschrieben war. Diese Baugeschichte der Gotthardbahn hat der Verfasser auf Grund des ihm als Archivar der Gotthardbahngesellschaft in vollem Umfang vorliegenden Materials mit der Konstituirung der Gotthardbahngesellschaft begonnen und sie bis zum Frühjahr 1882 fortgeführt. Er hat jedoch nicht ausschliesslich die baulichen Vorkehrungen beschrieben, welche innerhalb dieser 10 Jahre stattgefunden, sondern alle wesentlichen Ereignisse in diesem Dezennium zusammenhängend wiedergegeben. Die Verwaltung der Gotthardbahn, ihre Organisation und ihr Geschäftsgang, der Bau des Gotthardtunnels, der Tessinischen Thalbahnen, die Baukosten, die Unzulänglichkeit des ursprünglichen Kostenvoranschlages, die Schwierigkeiten der Finanzlage, die technischen Untersuchungen der Bauleitung der Gotthardbahn und der Experten des Schweizerischen Bundesrathes, das Programm für die finanzielle Reorganisation, die Verhandlungen der internationalen Konferenz von 1877, die Beschaffung der neu aufzubringenden Mittel, der Rücktritt des Präsidenten Dr. A. Escher, die parlamentarischen Debatten der Schweiz, Deutschlands und Italiens über den Nachtragsvertrag vom 12. März 1878, der Abschluss der finanziellen Rekonstruktion, die Sicherung der Cenerelinie, der Bau der Stammlinie Immensee-Pino: alles dies ward, wie die Fäden eines grossen Gewebes, in das vorliegende Werk aufgenommen und zu einem konzentrirten Bilde vereinigt. Ausserdem ist die wiederholte Beziehung des Escher'schen und Zingg'schen Einflusses auf das Unternehmen ein Hauptzug in diesem Buche. Ferner erfährt der Leser, wie auf dem alten später umgearbeiteten Projekt von 1869 gebaut, das reduzirte Netz der Ausdruck einer technischen Schöpfung geworden ist, deren konstruktive Eigenthümlichkeit nach Ansicht des Verfassers von anderen ähnlichen Werken unserer Zeit niemals und nirgends übertroffen worden ist. Besondere Aufmerksamkeit hat der Verfasser den Jahren 1876—1879, der Periode der Krisis, gewidmet, indem es seine Absicht war zu zeigen, dass über diese Zeit kein richtiges Urtheil bestanden habe, dass man bei unbefangener Prüfung der Verhältnisse sich der Einsicht nicht verschliessen kann, dass es beim Bau der Gotthardbahn unter allen Umständen zu einer Katastrophe kommen musste, auch wenn der bekanntlich um Millionen überschrittene Kostenvoranschlag der internationalen Konferenz bis auf den letzten Strich hätte eingehalten werden können. Aus dieser Periode hat der Verfasser eine Fülle des Stoffs herbeigeschafft, aus dem er ein Bild voll geschichtlichen, ja dramatischen Lebens entwirft. Dem Leser wird klar vor Augen geführt, welche grossen Anstrengungen die leitenden Organe anwenden mussten, um die Vollendung des Baues zu ermöglichen. Darunter rechnet Wanner namentlich die Bestrebungen Escher's für die Rekonstruktion des Gotthardbaues, Zingg's glückliche Abschlüsse der Bauverträge von 1879 und die Beschaffung der Mittel für die Cenerelinie, womit das Gotthardunternehmen gesichert war. Zehn Jahre und sechs Monate bedurfte es, um diesen vierten Schienenweg, welcher die Alpen von Norden nach Süden überschreitet, zu vollenden. Die Geschichte des Baues eines solchen bedeutenden Unternehmens verdient jedenfalls eine eingehende Darstellung, und ist es mit Dank anzuerkennen, dass der Verfasser, welcher den Verhältnissen so nahe stand, dieser mühevollen Arbeit sich unterzogen und mit möglichster Objektivität durchgeführt hat.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I Güterverkehr.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 7. Juli cr. eingeführten **Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen-Transporte** zwischen Amberg und Kastel resp. Frankfurt von 0,87 ℳ resp. 0,79 ℳ treten am 1. November cr. wieder ausser Kraft und treten von diesem Tage ab die früher bestandenen Sätze von 0,98 ℳ resp. 0,93 ℳ an ihre Stelle. (1894)

Frankfurt a/M., den 9. September 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundebillets eingerichteten Stationen Gernrode am Harz und Suderode der Strecke Ballenstedt-Quedlinburg werden am 1. Oktober d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Fahrzeuge sowie Sprengstoffe werden zur Beförderung nach und von Gernrode a/H. und Suderode einstweilen nicht angenommen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen im Verkehre zwischen den genannten Stationen und den übrigen Stationen des diesseitigen Direktionsbezirks kommen durch den am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag II zum diesseitigen Lokal-Gütertarif zur Einführung. (1895)

Magdeburg, den 8. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. In dem fünften Nachtrage zu dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs ist auf Seite 28 bei der Station Wjasma der Frachtsatz für Sendungen des Spezialtarifs 1 in Quantitäten unter 5 000 kg von 50,72 Kopeken in „250,72 Kopeken" pro 100 kg zu berichtigen.

Bromberg, den 4. September 1885. (1896J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 16. September d. Js. werden im **Süddeutschen Eisenbahnverband** die Nachträge II und III zu Theil III Heft No. 1 und die Nachträge II und III zu Theil III Heft No. 2 (Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. November 1884) ausgegeben, welche Bestimmungen über die Einlagerung der Getreidesendungen, ferner direkte Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen und Kurstabellen enthalten, durch welch' letztere die Frachtsätze der Haupttarife und der Nachträge theilweise Aenderungen erleiden.

Die Nachträge können von den betheiligten Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 4. September 1885. (1897)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Südösterreichisch - Ungarisch - Deutscher Güterverkehr. Am 20. September l. J. tritt der V. Nachtrag zum Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif vom 1. Oktober 1882 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, der Waarenklassifikation und der Tariftabellen, sowie Berichtigungen des Kilometerzeigers und des II. und IV. Nachtrages.

München, den 6. September 1885. (1898)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Die im Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes,** gültig vom 1. Oktober 1885, aufgeführten Frachtsätze des Spezialtarifs III im Verkehr mit Pruszkow treten bereits mit dem 5. September 1885 in Kraft.

Bromberg, den 5. September 1885. (1899 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 20. September 1885 kommen im **Staatsbahntarif Bromberg - Breslau** neue Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Breslau einerseits und Neufahrwasser, Station des Direktionsbezirks Bromberg andererseits zur Einführung.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 5. September 1885. (1900 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Belgischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Beyne (charbonnage de Wérister) der Belgischen Staatsbahn nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) treten am 20. September d. J. direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Desgleichen kommt von dem genannten Tage ab für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Beyne und Beyne (Homvent) nach Station Eupen ein Frachtsatz von 35,15 Frcs. zur Einführung.

Köln, den 8. September 1885. (1901)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Deutsch - Italienischer Verband. Auf Grund getroffener Sanitätsmassregeln der Regierungen in Sicilien und Sardinien sind bis auf weiteres alle Transporte von Reisenden und Waaren im direkten Verkehre nach diesen Inseln unterdrückt.

Strassburg, den 5. September 1885. (1902)
Die geschäftsführende Verwaltung für die Gotthardabtheilung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 23. Oktober 1885 neuen Stils ab werden im **Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande** im Verkehr von den Stationen der Moskau-Kursker Eisenbahn, und von Orel der Orel-Witebsker Eisenbahn nach Deutschen Stationen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Aa für Getreide etc. zum überseeischen Export des Ausnahmetarifs B für Kleie und Oelkuchen zum überseeischen Export, des Ausnahmetarifs Ca für Getreide etc. nicht zum überseeischen

Export und des Ausnahmetarifs D für Kleie und Oelkuchen nicht zum überseeischen Export, gültig vom 1/13. September 1885 bis zum 1./13. September 1886 aufgehoben. (1903J)

Bromberg, den 7. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

In Heft No. 1 und 3 des vom 1. August d. J. ab gültigen **Rheinisch - Westfälisch-Sächsischen Gütertarifs** sind einzelne Aenderungen in den Entfernungsangaben für Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Kieritzsch eingetreten, welche bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren sind. Insoweit die anderweiten Entfernungen Frachterhöhungen mit sich bringen, gelten dieselben jedoch erst vom 1. November 1885 ab. (1904)

Dresden, am 7. September 1885.
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. September d. J. kommt der Nachtrag I zu Heft No. 3 und der Nachtrag II zu Heft No. 4 des Tarifes für den **Sächsisch-Südwestdeutschen Verband** zur Einführung.

Durch diese Nachträge werden unter anderem die Stationen Mühlburg, Oberlauchringen und Steinen der Badischen Staatsbahn, Düdelingen Werk der Reichsbahnen und Grossbauchlitz, Lichtenberg, Oberoderwitz und Weipert der Sächsischen Staatsbahn in den direkten Verkehr einbezogen, sowie Ausnahmesätze für Jutegarn und Jutegewebe von Meissen und Triebes zur Einführung gebracht.

Insoweit durch die im Nachtrag I zu Heft No. 3 ausserdem enthaltenen Berichtigungen Erhöhungen der seitherigen Sätze eintreten, kommen dieselben erst vom 1. November d. J. an zur Anwendung.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 5. September 1885. (1905)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ab 20. September d. J. kommen für den Transport von **Weintrauben und frischem Obste als Eilgut** unter den für den Ausnahmetarif 1 des Sächsisch - Ungarischen Verbandsverkehrs massgebenden Bestimmungen zwischen Galgócz-Lipótvár - Freistadtl-Leopoldstadt einerseits und Chemnitz, Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Freiberg, Leipzig (Bayerischer und Dresdener Bahnhof), Plauen i/V. (oberer und unterer Bahnhof), Zittau (Sächsische Staatsbahn und Direktionsbezirk Berlin) und Zwickau andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen. Die für Leipzig (Bayerischer und Dresdener Bahnhof) gültigen Frachtsätze finden auch bei Sendungen nach Leipzig (H. S. G. und Thür. Bhf.) im Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Verbandsverkehre Anwendung.

Dresden, am 6. September 1885. (1906)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. November d. J. ab werden die im **Schlesisch - Süddeutschen Eisenbahnverbande** seit 10. Januar cr. bestehenden widerruflichen Ausnahmetarife für Lithographiesteine und Steinplatten (C), für Maschinentheile von Eisen und Stahl (D), für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Spezialtarife I und II (L) und für Chamottesteine (M) aufgehoben und treten für die bezeichneten Artikel die regulären Frachtsätze des Schlesisch - Süddeutschen Tarifs vom 1. Januar cr. in Kraft.

Breslau, den 5. September 1885. (1907)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Unter Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Twist von Antwerpen nach Böhmischen Stationen vom 10. November 1882 sammt des Nachtrags I vom 15. Februar 1885 tritt am 1. Oktober 1885 ein neuer Ausnahmetarif in Wirksamkeit.

In den neuen Ausnahmetarif sind die Taxen des Tarifs vom 10. November 1882 übertragen und ausserdem die Stationen Gent, Ostende und Terneuzen der Belgischen Staatsbahn aufgenommen worden. Frachterhöhungen treten nicht ein. Preis 10 ₰.

Köln, den 7. September 1885. (1908)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 10. d. M. treten die Nachträge IV zum Gütertarifheft 1 und 2 in Kraft. Dieselben enthalten neben Aenderungen und Berichtigungen neue Entfernungen für Ilversgehofen und abgeänderte Entfernungen für Gispersleben, Stationen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, sowie Ausnahmesätze für Steinsalz von Erfurt nach Biebrich, Griesheim (Chemische Fabrik), Höchst a/M., Mühlheim a/M. und Offenbach.

Insoweit hiermit Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze verbunden sind, treten dieselben erst mit dem 25. Oktober cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 8. September 1885. (1909)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Oktober 1885 neuen Stils ab gelangen die im **Deutsch-Russischen Güterverkehr** für Transitsendungen nach Moskau via Wirballen bisher mit ½ Kopeken pro Pud = 3,05 Kopeken pro 100 kg in Wirballen berechneten Artellgebühren nicht mehr zur Erhebung.

Bromberg, den 6. September 1885. (1910J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf der Lokalbahn Asch - Rossbach treten mit dem Tage der Betriebseröffnung besondere Bestimmungen und Gebührentarife in Kraft.

Wien, im September 1885. (1911)
Die K. K. General - Direktion der Oesterr. Staatsbahnen.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. November 1885 treten für den Eisenbahn-Direktionsbezirk **Bromberg:**

1. der **Nachtrag II zum Kilometerzeiger** zur Berechnung der Preise für die Beförderung von
   a) Personen und Reisegepäck,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern
   vom 1. Juli 1885,
2. der **Nachtrag XVI zum Lokaltarif** für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. August 1881

in Kaft, enthaltend:

1. neue Entfernungen für die Stationen der Strecken Lyck - Johannisburg, Schöneck - Berent und Bromberg-Fordon,
2. anderweite Entfernungen für diejenigen Relationen, welche durch die neu zu eröffnende Strecke Lyck-Johannisburg eine Abkürzung erfahren haben,
3. Berichtigungen.

Infolge Berichtigung von Druckfehlern treten in einigen Relationen Erhöhungen ein.

Die qu. Nachträge können durch die Billet-Expeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden.

Auf Seite 29 des Lokalgütertarifs vom 1. Juli 1885 beträgt vom 1. November cr. ab der Getreide-Ausnahmesatz in der Relation Amsee-Kreuz nicht 0,58, sondern 0,85 ℳ.

Bromberg, den 8. September 1885. (1912J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die am 1. Oktober d. J. fällig werdenden Zinskoupons der von der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen werden vom gedachten Tage an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw. Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 5. September 1885. (1913)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellsch.

IV. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von:

30 000	Stück	kiefernen, 2,5 m langen Eisenbahnquerschwellen für Vollbahnen nach Bahnhof Löbau,
130 000	„	dergleichen nach Bahnhof Niederau,
70 000	„	kiefernen, 2,3 m langen dergleichen für Nebenbahnen nach Bahnhof Falkenstein und
49 650	lfd. m	kiefernen Weichenschwellen von verschiedenen Längen für Vollbahnen nach Bahnhof Niederau in der Zeit vom Februar bis Ende Juli 1886, ferner
7 031,45	„ „	Schwellen und
57 787,50	„ „	Stollen, Unterlagen, Pfosten und Latten in verschiedenen Längen und Stärken für eiserne Brücken ebendahin in der Zeit vom Februar bis Ende April 1886.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst Abdrücke davon für je 30 ₰ abgegeben werden.

Die Angebote, für jede Materialsorte einzeln gültig, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Bahnschwellen bezw. Brückenschwellen“ bis zum 25. September 1885, Vormittag 10½ Uhr an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen postfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 15. Oktober d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vor-

behalten. Wer bis dahin keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, den 5. September 1885. (1914)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von:

A.

33 210 Paar, ungefähr 544,66 t Winkellaschen für Profil V,
28 000 Stück, ungefähr 9,24 t Laschenschrauben für Profil III,
339 050 „ ungefähr 9,84 t Federringe für Profil IV,
84 100 „ ungefähr 2,02 t Federringe für Profil III,
711 300 „ ungefähr 1 977,42 t Unterlagsplatten A[1] für Profil IV,
12 400 „ ungefähr 34,47 t Unterlagsplatten B[1] für Profil IV,

in monatlich gleichen Theilmengen vom Januar bis Ende Juni 1886;

B.

207 650 Stück, ungefähr 182,73 t Laschenschrauben für Profil IV,
2 006 000 „ ungefähr 471,41 t gewöhnliche Hakennägel für Profil V,
4 500 „ ungefähr 1,53 t 200 mm lange Hakennägel für Profil V,
234 200 „ ungefähr 57,38 t Doppelkopfnägel für Profil V,

in Mengen von 10 t Laschenschrauben, 8,4 t gewöhnliche Hakennägel, 0,1 t lange dergl. und 1,5 t Doppelkopfnägel bis Ende Oktober 1885, alles übrige Material in monatlich gleichen Theilmengen vom Januar bis Ende Juni 1886;

C.

4 530 Paar, ungefähr 61,61 t Winkellaschen für Profil II b,
18 120 Stück, ungefähr 5,66 t Laschenschrauben für Profil II b,
19 200 „ ungefähr 43,00 t Unterlagsplatten für Profil II b,

in der Zeit vom 1. April bis 1. August 1886;

D.

4 700 Paar, ungefähr 35,83 t Winkellaschen für Profil I a,
16 700 Stück, ungefähr 5,22 t Laschenschrauben für Profil I a,
18 500 „ ungefähr 0,45 t Federringe für Profil I a,
29 650 „ ungefähr 51,00 t Unterlagsplatten Form B b für Profil I a,
200 „ ungefähr 0,34 t Unterlagsplatten Form C a für Profil I a,
108 900 „ ungefähr 17,97 t gewöhnl. Hakennägel für Profil I a,
18 500 „ ungefähr 3,16 t Doppelkopfnägel für Profil I a,

in monatlich gleichen Theilmengen vom Januar bis Ende April 1886.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst Abdrücke davon für je 30 ₰ abgegeben werden.

Die Angebote, für jede Materialsorte einzeln gültig zu stellen, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Kleineisenzeug“ bis zum 24. September 1885, 10½ Uhr, an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen postfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet.

Die Preise sind frei Bahnhof Chemnitz zu stellen.

Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 15. Oktober d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 5. September 1885. (1915)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von

100 Stück Güterwagen und
7 „ Bagagewagen

soll im Submissionswege vergeben werden. — Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 29. September 1885, um 12 Uhr Mittags, an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, das niedrigste oder irgend eines der Angebote zu acceptiren.

Aarhus, den 3. September 1885. (1916)
Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

V. Vermischte Bekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. In der Zeit vom 16. bis 30. September d. Js. findet mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Alberts'schen Saale am Krengeldanz — eine Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge statt, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind.

Zur Besichtigung der Ausstellung wird hiermit eingeladen. Dieselbe wird am 16. September Nachmittags 4 Uhr eröffnet werden. (1917J)

Elberfeld, den 8. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

SIEMENS
Glashartguss

Patentirt im In- und Auslande.

Goldene Medaille
(höchste Auszeichnung) International Inventions Exhibition London 1885.

Fussbodenplatten

aus Siemens' Glashartguss

werden in verschiedenen Grössen und Formen, auch bemustert, geliefert und sind zum **Belegen von Arbeits-Räumen** (Färbereien, Schlächtereien, Waschanstalten etc.), sowie **Fluren, Küchen und Badezimmern** in Wohnhäusern vorzüglich zu empfehlen, da sie **absolute Reinlichkeit** und **grösste Widerstandsfähigkeit** bieten.

Transparente Dachziegel

aus Siemens' Glashartguss

werden in den gewöhnlichen Formen mit Nasen geliefert und können bei jedem Ziegeldache als Ersatz für die bisher gebrauchten Dachfenster verwendet werden.

Preisangaben und sonstige Auskünfte werden gern ertheilt von

Dresden.

Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens
Abtheilung für Hartglas & Glashartguss.

Compagnie Auxiliaire des Chemins de fer et Travaux publics, Paris

vermiethet zu billigsten und coulantesten Conditionen Güterwagen aller Art und Locomotiven. Sie besitzt 5 000 Güterwagen und bittet, wegen Anmiethungen sich an den General-Vertreter und Bevollmächtigten für Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Italien, Belgien, Holland und die unteren Donauländer Herrn **Ig. Qurin in Düsseldorf** zu wenden.

Baumbänder

für **Obst- & Alleebäume**, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F&G Neptun Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate

für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

---

36 goldene und silberne Medaillen etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

GEBR. KÖRTING
Hannover

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen.

Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. Geringster **Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Patent-Universal-Injectoren
mit *Speisewasser-Vorwärmer.*
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 71. **Berlin,** am 12. September 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarife und Bedingungen für die Eisenbahntransporte auf den Italienischen Eisenbahnen.

Allgemeine Tarife.

Bezeichnung und Klassifikation der Güter.

Kapitel X.

Besondere Leistungen.

Art. 113. Verwiegung der Güter. Wenn das Gewicht auf dem Frachtbrief nicht angegeben ist, oder die Feststellung desselben vom Versender oder Empfänger verlangt wird, erfolgt die Verwiegung seitens der Verwaltung gegen eine Gebühr von 1 L. für jede Wagenladung und von 0,10 L. für jede auch nur angefangene 50 kg, wenn die Verwiegung sich auf Stückgüter bezieht.

Die Verwiegung erfolgt unentgeltlich bei der Absendung für Sendungen von weniger als 50 kg und bei der Ankunft für Sendungen, welche Zeichen der Beschädigung aufweisen, oder wenn — abgesehen von dem natürlichen Schwund — sich eine Verminderung des Gewichts herausstellt.

Bei Viehsendungen wird, sofern die Verwiegung zur Bestimmung der Klasse erforderlich wird oder wenn der Versender die Gewichtsangabe auf dem Frachtbrief unterlassen hat, eine Gebühr von 0,05 L. für jede auch nur angefangenen 50 kg erhoben.

Die Verwaltung muss den Anträgen des Versenders oder Empfängers nachkommen, sofern die Wägevorrichtungen der Station eine solche Verwiegung möglich machen. Wenn die Vorrichtungen unzureichend sind, kann der Versender auf dem Frachtbriefe verlangen, dass die Verwiegung auf einer mit einer Brückenwage versehenen Zwischenstation erfolgt; Wagenladungsgüter werden mit dem Wagen gewogen, doch ist den Interessenten die Tara anzugeben.

Die zur Verwiegung auf den Zwischenstationen erforderliche Zeit wird der Lieferfrist (58 und 70) zugerechnet.

Art. 114. Deckenmiethe. Wenn der Versender für solche Güter, welche die Verwaltung in offenen Wagen zu befördern berechtigt ist, auf dem Frachtbriefe die Verwendung einer oder mehrerer Decken verlangt, so wird bei Eilgut eine Gebühr von 0,0113 L. pro Decke und Kilometer, mindestens aber 1,13 L. für jede gelieferte Decke, bei Frachtgut eine Gebühr von 0,0102 L. pro Decke und Kilometer, mindestens aber 1,02 L. für jede gelieferte Decke erhoben.

Die Verwaltung ist zur Lieferung von Decken nur verpflichtet, soweit solche vorräthig sind, und kann sie verweigern, sofern sie wegen der Beschaffenheit der Güter beschädigt werden können.

Art. 115. Den Versendern gehörige Decken, Ketten und Rungen. Den Versendern, welche die in offenen Wagen zu befördernden Güter mit eigenen Decken bedecken wollen, gewährt die Verwaltung deren freie Beförderung auch für den Rückweg. Gleiche Vergünstigung gewährt sie für Ketten und Rungen, welche zur Befestigung von Langholz oder andern Gegenständen auf den Wagen gedient haben.

Die im Eigenthum von Privaten befindlichen Decken, Ketten und Rungen müssen die Bezeichnung des Eigenthümers tragen.

Die Rückbeförderung erfolgt in Eilfracht, aber ohne Verantwortlichkeit für eine Verzögerung, sofern die im Art. 70 für Frachtgutsendungen festgesetzte Lieferfrist nicht überschritten ist

Art. 116. Auslieferungsbescheinigung. Der Versender kann einen Nachweis über die Auslieferung des Gutes an den Empfänger erhalten, wenn er einen bezüglichen Antrag in den Frachtbrief schreibt und eine Gebühr von 0,25 L. entrichtet. In solchem Falle behält die Empfangsstation bei der Auslieferung der Waare an den Empfänger eine Empfangsbescheinigung nicht nur in den Büchern der Station, sondern auch auf besonderem Formular zurück, welches dem Versender durch die Versandstation zu übermitteln ist.

Art. 117. Lager- und Standgeld für Güter und Vieh. Gegenstände und Güter, welche nicht nach der Wohnung oder dem Zollschuppen zu befördern sind, müssen vom Empfänger innerhalb 24 Stunden nach Empfang des Avises, oder wenn das Avis mit der Post übersandt wird, innerhalb 36 Stunden nach Aufgabe zur Post abgeholt werden — mit der Beschränkung, dass wenn der Tag auf einen vom Staate anerkannten Feiertag fällt, die Abholung im ersten wie im zweiten Falle am darauf folgenden Tage erfolgen kann.

Wenn also der Avis vor Mittag ausgehändigt ist, müssen die Güter und Gegenstände vor Mittag des folgenden Tages abgeholt werden; wenn dagegen der Avis nach Mittag ausgehändigt ist, muss die Abholung innerhalb des nächsten Tages erfolgen, ausser wenn dieser auf einen Feiertag fällt; denn in diesem Falle kann die Abholung auch noch am Vormittag des darauf folgenden Tages geschehen.

Die Zustellung des Avises wird nachgewiesen entweder durch die Quittung des Empfängers in dem Register des Beamten der Verwaltung, wenn diese die Avise nach der Wohnung bringen lässt, oder durch einen Vermerk in dem Register der Station, wenn die Uebersendung durch die Post erfolgt, in welchem Falle die Frankaturgebühren zu erstatten sind.

Wenn die Abholung der Güter und Gegenstände nicht in den oben festgesetzten Fristen erfolgt, so wird ein Lager- oder Standgeld erhoben, welches sich nach folgenden Vorschriften bemisst:

a) für Güter in Eilfracht und für die nach dem Namenverzeichniss den ersten 5 Klassen angehörigen Frachtgüter 0,10 L. für 50 kg und je 24 Stunden;
b) für die den Klassen 6, 7 und 8 angehörigen Frachtgüter 0,05 L. für 50 kg und je 24 Stunden;
c) für baares Geld, Werthpapiere und Pretiosen 0,05 L. für je 500 L. und je 24 Stunden;
d) für 2rädrige Fahrzeuge 1 L. für das Fahrzeug und je 24 Stunden;
e) für 4rädrige Fahrzeuge 1,50 L. für das Fahrzeug und je 24 Stunden;
f) für Leichen und Todtenasche 3 L. für jede Sendung und je 24 Stunden;
g) für Vieh auf Wagen 0,30 L. für jede Sendung oder jeden Wagen und jede Stunde ausser den 4 ersten;
   Für untergestelltes Vieh (89) werden ausserdem noch die durch die Entladung, Unterhaltung und Unterstellung erwachsenen Gebühren erhoben.
h) je auch nur angefangene 50 kg, 500 L. und 24 Stunden werden als voll gerechnet;
i) Lager- oder Standgeld wird auch erhoben für die bei der Auflieferung niedergelegten oder in Verwahrung gegebenen Güter und Sachen; für diejenigen, deren vollständige Auflieferung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen erfolgt ist; für alle Güter, welche auf den Stationen, auf den Wagen oder in den Lagerräumen wegen eine Sequestration oder Verpfändung, infolge Verfügung des Versenders oder des Empfängers oder aus irgend einer andern von der Verwaltung unabhängigen Veranlassung verbleiben;
k) wenn die nicht abgeholten Güter zu denjenigen gehören, welche durch den Versender auf eigenen Kosten entladen werden müssen, beträgt die Gebühr nicht unter 6 L. pro Wagen und Tag; auch kann die Verwaltung die Wagen nach Ablauf der für die Entladung gegebenen Frist entladen lassen und zwar gegen eine Gebühr von 0,565 L. für die Tonne bei Eilgut und von 0,51 L. für die Tonne bei Frachtgut;
l) wenn ein Posten Güter vor Ablauf der Entladefrist nicht vollständig entladen werden kann, trotzdem die Ausladung ohne Unterbrechung und mit ausreichenden Mitteln erfolgt, so wird kein Lagergeld erhoben;
m) die für einzelne Orte und Güter gewährten besonderen Erleichterungen werden dem Publikum von Zeit zu Zeit bekannt gemacht;
n) im Falle einer ausserordentlichen Verkehrssteigerung, welche den Betrieb zu erschweren geeignet ist, kann die Verwaltung auf denjenigen Stationen, auf welchen die Stockung eintreten sollte und während der ganzen Dauer derselben die Entladefristen bis um ⅓ abkürzen und das Lager- oder Standgeld um ⅓ erhöhen; diese Massnahmen können dem Publikum 3 Tage vor dem Inkrafttreten bekannt gemacht werden.

Art. 118. Benutzung der Krähne. Wenn die Be- oder Entladung unzerlegbarer, besonders schwerer Gegenstände, wie Marmor- oder Steinblöcke, Balken, Maschinen und Maschinentheile, Kessel, grosse Fässer Flüssigkeiten u. dergl. mit Menschenkräften ohne Besorgniss von Unglücksfällen, von Beschädigungen der Güter oder Wagen nicht ausgeführt werden kann und die Verwendung eines Krahns erforderlich ist, wird ausser der festen Gebühr eine solche von 0,20 L. für die Tonne bei der Be- oder Entladung von unzerlegbaren Frachtstücken im Gewicht bis zu 3 t und von 0,40 L. bei solchen von grösserem Gewichte erhoben.

Soll die Be- oder Entladung auf einer Station erfolgen, auf welcher ein Krahn nicht vorhanden ist, so kann ein solcher dorthin geschafft werden gegen Bezahlung von 0,113 L. pro Kilometer — im Höchstbetrage aber von 11,30 L. — bei Beförderung als Eilgut, und von 0,1020 L. pro Kilometer — im Höchstbetrage vom 10,20 L. — bei Beförderung als Frachtgut.

Art. 119. Steuergebühren. Die Konsumsteuern für die in der Wohnung zu übergebenden Güter werden von der Verwaltung verauslagt, und zwar gegen Erstattung seitens des Empfängers und Erhebung eines Zuschlags von 10 Centesimi für jede Sendung als Entgelt für die Mühewaltung bei der Steuerabfertigung.

Art. 120. Beförderung nach der Wohnung. Es steht der Verwaltung frei, Einrichtungen für die Abholung und Anbringung der Güter von und nach der Wohnung zu treffen. Sie benennt dem Publikum mittelst besonderer Ankündigungen die Stationen, für welche derartige Einrichtungen getroffen sind, die Preise, die Uebergabefristen und die bezüglichen Bedingungen.

Der Versender, welcher sich einer solchen Einrichtung nicht bedienen will, hat dies auf dem Frachtbrief an der hierzu vorgesehenen Stelle mit den Worten „auf der Station“ zu erklären. Mangels einer solchen Erklärung ist die Verwaltung berechtigt, das Gut nach der Wohnung abzuliefern.

Art. 121. Nachnahme von Spesen. Die Verwaltung zahlt den Versendern die nachgenommenen Spesen, mit welchen die Güter bei der Auflieferung belastet werden können, vorbehaltlich der Einziehung vom Empfänger.

Die Zahlung der nachgenommenen Spesen erfolgt gegen Quittung und ist folgenden Bedingungen unterworfen:

a) das Gut muss sich in guter Beschaffenheit befinden, darf nicht zerbrechlich oder leicht verderblich sein;

b) der Betrag der nachgenommenen Spesen einschliesslich der Fracht muss geringer sein als ein Drittel des Schätzungswerthes des Gutes;

c) die Spesen müssen lediglich den Vortransport betreffen und müssen vom Versender belegt und auf dem Frachtbriefe und dem Auslieferungsscheine spezifizirt werden.

Die Nachnahme von Spesen ist einer Provision von einem halben Prozent unterworfen, welche für je 10 auch nur angefangene Lire und im Mindestbetrage von 10 Centesimi erhoben wird; provisionsfrei sind nur die Vorfrachten in den Fällen der von Amtswegen erfolgenden Rückbeförderung.

Art. 122. Vorschüsse. Der Versender kann die Güter mit einer Summe als Vorschuss belasten, welcher ihm ausgezahlt wird, sobald seitens der Empfangsstation die Meldung eingeht, dass der Betrag vom Empfänger eingezogen sei.

Die Auszahlung der Vorschüsse erfolgt lediglich durch die Versandstation und an den Versender oder dessen rechtmässigen Vertreter und gegen Quittungsleistung auf dem Auszahlungsmandat, welches die Verwaltung bei der Aufgabe aushändigt.

Wird das Auszahlungsmandat verloren, so kann der Versender gleichwohl den Vorschuss ausgezahlt erhalten, wenn er mit der Quittung eine Erklärung über den Verlust der Urkunde ausstellt.

Wird das Gut dem Empfänger ohne gleichzeitige Einziehung des Vorschusses ausgeantwortet, so haftet die Verwaltung für den dadurch verursachten Schaden bis zum Werthe des Gutes, aber nicht über den Betrag des Vorschusses hinaus.

Im Falle des Verlustes des Gutes hören die Wirkungen des Vorschusses auf und die Verwaltung leistet nach Massgabe des Art. 140 Entschädigung.

Der Versender hat bei der Auszahlung des Vorschusses an ihn eine Provision von ¼ pCt. zu bezahlen, welche von 5 zu 5 Centesimi aufgerundet wird, mit einem Mindestbetrage von 25 Centesimi für jede Sendung. Die Mindestprovision von 25 Centesimi ist auch dann vom Versender zu bezahlen, wenn der Vorschuss hinfällig wird (123).

Für Vorschüsse auf Sendungen, welche von Eisenbahn zu Eisenbahn gehen, d. h. auf einer Transitstation zur Umexpedition gebracht werden, muss die vorgedachte Provision für jede beim Transport betheiligte Verwaltung entrichtet werden.

Art. 123. Verweigerung der Zahlung von Spesennachnahmen oder Vorschüssen. Verweigert der Empfänger die Zahlung der nachgenommenen Spesen, so muss die Empfangsstation den Versender behufs weiterer Anweisung benachrichtigen; sofern dieser die Aushändigung der Sendung frei von allen oder einem Theil der Spesen anordnet, hat er der Verwaltung gleichzeitig den entsprechenden Betrag zu erstatten.

Wenn der Versender die Herabsetzung des Vorschusses anordnet, muss er das Auszahlungsmandat zum Zweck der Notiznahme vorlegen, und wenn er die Annullirung des Vorschusses will, muss er das fragliche Mandat mit entsprechender Erklärung zurückgeben und gleichzeitig die Mindestprovision von 25 Centesimi zahlen.

Die Anordnungen des Versenders betreffs Herabsetzung oder Annullirung der Spesennachnahmen oder Vorschüsse müssen stets schriftlich und durch Vermittelung der Versandstation erfolgen.

Art. 124. Erstattung besonderer Spesen. Die Verwaltung kann die Sendungen ausser mit den Fracht-, Zoll- und Steuergebühren auch mit solchen Spesen belasten, welche behufs Sicherstellung der Weiterbeförderung der Sendungen bis zum Bestimmungsort erforderlich waren. Die Urkunden, mit denen derartige Spesen zu belegen sind, werden dem Abholer des Gutes ausgehändigt.

Art. 125. Sendungen über die Eisenbahnen hinaus. Sendungen von Gütern über die Eisenbahnen hinaus werden so weitergeführt, wie dies der Versender auf dem Frachtbriefe angegeben hat, sofern der Uebernehmer des Weitertransports alle auf der ihm übergebenen Sendung lastenden Beträge zahlt.

Fehlt es an einer Angabe über die Mittel der Weiterbeförderung oder verweigert der Uebernehmer die Bezahlung der vorgedachten Beträge oder die Abholung des Gutes, so gibt die Verwaltung dem Versender entsprechende Nachricht und verfährt, wenn dieser keine Anordnungen trifft, nach Massgabe der Bestimmungen des Art. 112.

Der Versender muss auf dem Frachtbrief den Ort, nach welchem das Gut bestimmt ist, genau und zwar unter Beifügung der Provinz und des Bezirkes angeben, in welchem der Ort liegt.

Kapitel XI.

Zeitweilige Verhinderung des Transports.

Art. 126. Bekanntmachung der Unterbrechung. Falls der Verkehr der Züge unterbrochen wird, macht die Verwaltung dies dem Publikum mit thunlichster Beschleunigung durch besondere Ankündigungen bekannt, welche alle möglichen Angaben enthalten, sowohl hinsichtlich der vermuthlichen Dauer der Unterbrechung oder Aufhebung des Betriebes, als auch hinsichtlich der besonderen Umlademittel, welche sie bereit zu stellen im Stande ist.

Die Umladungen werden von der Verwaltung unentgeltlich besorgt. Nur sofern die Umladung vermittelst Pferden oder Schiffen erfolgen muss, ist die Verwaltung berechtigt, zum Entgelt für die dadurch erforderlich werdenden Mehrausgaben eine Zuschlagsgebühr zu erheben.

Nach Bekanntmachung der Unterbrechung unternommene Reisen und aufgegebene Sendungen werden auf der frei gebliebenen Route befördert und zwar unter Anwendung der für die wirklich durchfahrenen Strecken geltenden Tarife.

Art. 127. Unterwegs befindliche Reisende und Gepäck. Personen, welche sich zur Zeit der Unterbrechung unterwegs befinden, müssen auf einem andern frei gebliebenen Wege ohne Preiserhöhung nach dem Bestimmungsorte befördert werden. Lehnt es der Reisende ab, sich des ihm zur Verfügung gestellten Weges zu bedienen, so ist er berechtigt, die Erstattung des auf die nicht durchfahrene Strecke entfallenden Betrages für sich und das Gepäck zu verlangen.

Ist eine andere nach dem Bestimmungsorte führende Route nicht vorhanden, so ist die Verwaltung verpflichtet, die Reisenden mit deren Gepäck unentgeltlich nach dem Orte, wo sie dieselben aufgenommen hat oder nach deren Wahl nach einem zwischengelegenen Punkte zurückzubefördern und ihnen gleichfalls den auf die nicht durchfahrene Strecke entfallenden Betrag zu erstatten.

Art. 128. Zur Beförderung angenommene oder unterwegs befindliche Sendungen von Gütern, Fahrzeugen und Vieh u. s. w. Bei Gütern, Fahrzeugen, Vieh und andern Gegenständen, welche zur Beförderung als Eil- oder Frachtgut angenommen oder unterwegs sind und welche infolge der Unterbrechung auch nicht anderwärts zum Bestimmungsorte weitergeführt werden können, werden die Dispositionen des Versenders eingeholt. Dieser ist berechtigt, vom Vertrage zurückzutreten, muss aber, sofern der Eisenbahn kein Verschulden zur Last fällt, die Kosten der Vorbereitung des Transportes und der Wiederausladung, sowie die Fracht für die schon zurückgelegte Transportstrecke bezahlen.

Wenn die Sendung auf einer andern, frei gebliebenen Route zum Bestimmungsorte weitergeführt werden kann, ist die Verwaltung berechtigt, unter Berücksichtigung des voraussichtlichen Interesses des Versenders zu entscheiden, ob die Weiterbeförderung auf der gedachten frei gebliebenen Route erfolgen soll, oder die Sendung behufs Einholung von Dispositionen des Versenders aufzuhalten.

Wenn der Versender innerhalb 24 Stunden nach Empfang der Benachrichtigung die von ihm erforderten Anordnungen nicht trifft, so sorgt die Verwaltung, falls die Weiterbeförderung der Sendung nicht angängig ist, für die Unterbringung der Güter, indem sie die Sendung nur mit den wirklich entstandenen grösseren Spesen belastet.

Für den Rücklauf oder den Umweg, welcher gegenüber der gewöhnlichen Route durch die Beförderung des Gutes nach dem Bestimmungsorte nothwendig wird, kommen nachstehende besondere Tarife zur Anwendung:

a) für Sendungen von baarem Geld, Werthpapieren, Pretiosen, Fahrzeugen, Leichen, Vieh und andern Thieren: die um 50 pCt. ermässigten Sätze der betreffenden Tarife;

b) für Güter, Waaren und Kokons in Eilfracht: 0,0565 L. pro Tonnenkilometer.

c) für Frachtgüter: 0,02(4 L. pro Tonnenkilometer.

Die Mindestgebühr für diese Transporte darf nicht unter 0,15 L. für jede Sendung — sei dieselbe in Eilfracht oder gewöhnlicher Fracht befördert — bestehen.

Leicht verderbliche Waaren und Güter können gemäss den Bestimmungen des Art. 112 verkauft werden.

Sofern der Versender nicht im Besitz des Empfangsscheines ist, dürfen die Anweisungen, welche er in den in diesem Artikel gedachten Fällen gibt, nicht die Rücksendung des Gutes oder einen Wechsel in der Person des Empfängers oder des Bestimmungsortes betreffen.

Wenn der Betrieb auf der unterbrochenen Route vor Eintreffen der Dispositionen des Empfängers irgendwie wieder möglich geworden ist, so werden die Güter nach dem Bestimmungsorte weitergeleitet, ohne dass auf die Disposition des Versenders gewartet wird.

Kapitel VII.

Haftpflicht der Eisenbahn für die Transporte von Gepäck, Gütern, Fahrzeugen und Vieh.

Abschnitt 1. Haftung für Beschädigungen, Verluste und Verzögerungen.

Art. 129. Grenzen und Dauer der Haftpflicht. Die Verwaltung haftet für die äussere gute Beschaffenheit der Güter, für deren Zahl, wenn dieselbe aus dem Frachtbrief ersichtlich ist, für das Gewicht unter Berücksichtigung des natürlichen Schwundes und für die Lieferzeit. — Die Haftpflicht der Verwaltung für Beschädigungen, Verluste und Verzögerungen beginnt mit der Aushändigung des Empfangsscheines über die zu befördernden Gegenstände und endigt:

a) für Sendungen nach der Wohnung und für solche, welche von der Station abgeholt werden, mit dem Augenblicke, in welchem die Empfänger dieselben in Empfang genommen haben;

b) für steueramtlich abzufertigende Sendungen mit dem Augenblick, in welchem die Ueberweisung an das Steueramt beendet ist, ausser wenn der eventuelle Schaden nachweisbar durch die Eisenbahn verschuldet worden ist;

c) für Sendungen, welche bestimmt sind nach nicht an der Eisenbahn gelegenen Orten oder über Linien, welche dem Verbandsverkehr nicht angehören, mit dem Augenblick ihrer Ueberweisung an den vom Versender im Frachtbrief benannten Uebernehmer des Transportes, ausser wenn die Verwaltung die Weiterbeförderung auf den gewöhnlichen Wegen übernimmt und dem Publikum die Preise und Bedingungen bekannt macht (125).

Art. 130. Fälle, in denen die Verwaltung nicht haftpflichtig ist. Die Verwaltung kann — ausser wenn ihr ein Verschulden nachgewiesen wird — nicht in Anspruch genommen werden:

a) für Beschädigungen oder Vernichtung von Gütern, welche auf Gefahr des Versenders transportirt werden; von Flüssigkeiten und andern Substanzen, welche leicht gähren oder verderben und von solchen, welche in anderer Weise dem atmosphärischen Einflusse ausgesetzt sind; für den Rost bei Metallen:

sofern der entstandene Schaden die Folge der natürlichen Beschaffenheit der Güter oder der Art ihrer Abfertigung ist;

b) für die Gewichtsverminderung bei Sendungen von frischen Fischen, Schnee, Eis und überhaupt von andern Gütern:

sofern die Verminderung die unvermeidliche Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit oder des Transportes ist;

c) für entzündbare, explosible oder anderweit gefährliche Güter:

sofern der Schaden als Folge der gefährlichen Eigenthümlichkeiten der Güter selbst oder ihrer Verpackungsart betrachtet werden kann;

d) für Beschädigungen der Güter, welche nach den Tarifen oder Transportbedingungen oder den mit dem Versender getroffenen Vereinbarungen in offenen oder mit dem Versender gehörigen Decken versehenen Wagen bedeckt sind:

sofern die Beschädigung von einer derartigen Transportart herrührt;

e) für Beschädigungen der Güter, welche nach den Tarifen oder den oben erwähnten Bedingungen oder den mit dem Versender getroffenen Vereinbarungen von diesem auf eigene Kosten aufgeladen oder vom Versender entladen werden:

sofern die Beschädigung von der schlechten Be- oder Entladung oder der mangelhaften Verpackung abhängt;

f) für Güter, welche unter falscher Deklaration oder ohne Erfüllung der vorgeschriebenen besonderen Sicherheitsmassregeln aufgegeben sind:

sofern der Schaden die Folge der begangenen Uebertretung ist;

g) für Beschädigungen oder Verluste bei der Beförderung lebender Thiere:

sofern dieselben die Folge der besonderen Gefahren beim Transport der Thiere sind;

h) für Beschädigungen oder Verluste an Gütern oder Thieren, für deren Transport eine Begleitung zugelassen oder geboten ist:

sofern der Schaden durch die Gegenwart der Begleitperson oder durch die Bewachung des Geleites hätte vermieden werden können;

i) für Beschädigungen oder Verluste, welche herbeigeführt sind: durch Schuld oder Nachlässigkeit des zur Abfertigung Berechtigten; durch eine Anordnung desselben, welche nicht durch ein Verschulden der Verwaltung begründet ist; durch die Natur oder einen besonderen Fehler des Gutes, oder durch die betreffende Verpackung oder durch Zufall oder höhere Gewalt.

Art. 131. Berechnung der Lieferfristen. Die Lieferfristen werden in ihrem Gesammtbetrage berechnet und sind unzerlegbar, ohne dass über die Verwendung der einzelnen Theile, aus welchen sie sich zusammensetzen, Rechenschaft abgelegt zu werden braucht. Die Fristen, welche für die Anforderung von Wagen, für die Benachrichtigung von der Sendung oder für die Bewirkung der Aufladung seitens des Versenders festgesetzt sind, sowie andere derartige Ergänzungsfristen werden eventuell den Normallieferungsfristen hinzugerechnet.

Art. 132. Haftpflicht der Verwaltung für ihre Leute. Die Verwaltung haftet — unbeschadet der im Art. 130 enthaltenen Bestimmungen — für das Personal, dessen sie sich bei Ausführung der Transporte bedient.

Abschnitt 2. Entschädigungsreklamationen.

Art. 133. Reklamationsberechtigte Personen. Die Befugniss, Entschädigungsansprüche und die aus dem Frachtvertrage entspringenden Rechte geltend zu machen, steht nur demjenigen zu, der über den beförderten Gegenstand verfügen kann.

Wenn der Versender nicht im Besitze des Empfangsscheines ist, kann das Entschädigungsverfahren nur auf übereinstimmenden Antrag des Versenders und Empfängers anhängig gemacht werden.

Reklamationen müssen schriftlich angebracht werden.

Art. 134. Beschränkungen des Reklamationsrechtes. Durch Zahlung der Fracht und vorbehaltlose Annahme der beförderten Gegenstände, durch letztere auch im Fall der Vorauserhebung der Fracht, erlischt jeder Anspruch gegen die Verwaltung.

Der Anspruch gegen die Verwaltung wegen eines theilweisen Verlustes oder einer Beschädigung, welche im Augenblick der Auslieferung nicht erkennbar waren, besteht auch nach Zahlung der Fracht oder Annahme der beförderten Gegenstände, wenn nachgewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung zwischen der Auflieferung an die Verwaltung und der Auslieferung entstanden ist, sowie unter den ferneren Bedingungen, dass der Antrag auf Untersuchung sofort nach Entdeckung des Schadens und nicht später als eine Woche nach der Annahme angebracht wird.

Reklamationen und Ansprüche, welche in der vorgedachten Art erloschen sind, können auch weder im Wege der Widerklage noch der Einrede geltend gemacht werden.

Art. 135. Nachweis des Schadens. In allen Verlust- und Beschädigungsfällen hat die Verwaltung sofort die erforderlichen Untersuchungen vorzunehmen, deren Ergebniss schriftlich festzustellen und den Interessenten auf Verlangen mitzutheilen.

Sobald ein theilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt oder vermuthet wird, oder wenn der Berechtigte das Vorhandensein einer solchen nach der Einlösung aber vor der Fortschaffung der Güter behauptet, muss sofort eine protokollarische Feststellung des Thatbestandes vorgenommen werden, welche nach Lage der Sache den Zustand der beförderten Gegenstände, den Betrag des Schadens und thunlichst auch die Ursache des theilweisen oder gänzlichen Verlustes oder der Beschädigung und die vermuthliche Zeit des Vorfalls geben soll.

Die Untersuchung soll, wenn möglich, in Gegenwart des zur Verfügung über die Sendung Berechtigten, vor geeigneten Zeugen und unter Zuziehung von Sachverständigen erfolgen.

Wenn die Untersuchung nach der Einlösung das Vorhandensein von Beschädigungen oder Verlusten ergibt, so muss der Empfänger vor der Fortschaffung erklären, ob er die Sendung unbeschadet des Entschädigungsanspruches annimmt oder sie zurückweist; in letzterem Falle muss er gegen Erstattung der von ihm bezahlten Beträge den Auslieferungsschein zurückgeben; auch erlischt sein Recht, über die Sendung zu verfügen und irgend welche auf dieselbe bezüglichen Thätigkeiten auszuüben.

Art. 136. Unrichtige Anwendungen der Tarife. Frachtreklamationen müssen angebracht werden:

vom Versender und bei der Verwaltung, welcher die Versandstation unterstellt ist: bei Sendungen in Frankofracht;

vom Empfänger und bei der Verwaltung, welcher die Empfangsstation unterstellt ist: bei Sendungen mit Frachtüberweisung.

Den Reklamationen müssen die Urkunden beigefügt werden, aus welchen die Bezahlung der auf den Gütern lastenden Beträge hervorgeht.

Die zu wenig erhobenen Frachtbeträge zieht die Verwaltung nach Lage des Falles vom Versender oder Empfänger ein.

Durch die Abnahme der Sendungen erlischt das Reklamationsrecht wegen unrichtiger Anwendung der Tarife nicht, sofern die Reklamation innerhalb der Verjährungsfrist angebracht wird.

Art. 137. Gesetzliche Vertretung der Verwaltung. Wenn die Zuständigkeit der Gerichte gesetzlich feststeht, vertritt der Direktor der Verwaltung letztere Dritten gegenüber sowohl vor Gericht wie auch sonst in allen den Betrieb der Eisenbahnen betreffenden Angelegenheiten.

Sofern es sich nicht um persönliche Angelegenheiten des Direktors handelt, kann dieser für bestimmte Handlungen vor Gericht, wie Eidesleistungen, Vernehmungen und dergl., diejenigen betheiligten Beamten, welche vermöge ihrer dienstlichen Obliegenheiten besondere Kenntniss der betreffenden Umstände besitzen, zu seinen Vertretern ernennen.

Bezüglich aller aus dem Frachtvertrage entstehenden Ansprüche kann sich die Verwaltung auch von dem Vorsteher der Versand- oder Empfangsstation — je nach Lage des Falles — vertreten lassen.

Die vom Direktor hinsichtlich seiner Vertretung vor Gericht ertheilten Vollmachten gelten auch bezüglich der Vertretung der Stationsvorsteher.

Abschnitt 3. Entschädigung.

Art. 138. Entschädigung im Fall der Ueberschreitung der Lieferfrist oder des Verlustes von Gepäck und Hunden. In den Fällen der Ueberschreitung der Lieferfrist bei Reisegepäck leistet die Verwaltung nach Massgabe des 1. Theils des folgenden Artikels (139) Entschädigung.

Nach Ablauf von 10 Tagen seit dem Zeitpunkt, in welchem das Gepäck an den Bestimmungsort hätte gelangen müssen, gilt es als in Verlust gerathen.

Für nicht versichertes Gepäck wird dem Reisenden der nach den besonderen Umständen des Falles zu bestimmende vermuthliche Werth ersetzt, ausgenommen Werthsachen und andere zur Beförderung als Reisegepäck nicht zugelassene Gegenstände.

Für den völligen Verlust von versichertem Gepäck wird dem Reisenden die ganze deklarirte Summe, und bei theilweisem Verlust ein verhältnissmässiger Theil ersetzt.

Wenn der verloren gegangene Theil des Reisegepäcks mehr als drei Viertel desselben beträgt, kann der Reisende dasselbe als gänzlich in Verlust gerathen betrachten, den übrig gebliebenen Theil der Verwaltung überlassen und den ganzen Entschädigungsbetrag beanspruchen.

Bei Hunden richtet sich die Entschädigung nach den besonderen Umständen des Falles.

Art. 139. Entschädigung für Ueberschreitung der Lieferfrist bei Eil- und Frachtgut. Im Fall der Versäumung der Lieferfrist kann der Berechtigte einen der Dauer der Verzögerung entsprechenden Theil der Fracht reklamiren, oder, wenn die Verzögerung das Doppelte der für die Ausführung des Transportes festgesetzten Frist beträgt, die ganze Fracht — und zwar ausser der Vergütung eines etwa entstandenen grösseren Schadens.

Die Verwaltung haftet nicht für die durch Zufall oder höhere Gewalt oder Schuld des Versenders oder Empfängers herbeigeführte Verzögerung.

Art. 140. Entschädigung für gänzlichen oder theilweisen Verlust von Eil- oder Frachtgut. Mit Ablauf von 4 Wochen nach Beendigung der Lieferfrist gelten die beförderten Gegenstände als in Verlust gerathen und ersetzt die Verwaltung auf Verlangen des Berechtigten den gemeinen Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung haben.

Der gemeine Werth bestimmt sich nach den Börsen- und Handelsnotizen des Bestimmungsortes oder beim Fehlen solcher nach denjenigen des nächstgelegenen Ortes, oder nach irgend einer andern Beweisquelle — nach Abzug der infolge des Verlustes oder der Beschädigung ersparten Unkosten.

Wenn der Schaden durch bösliche Handlungsweise oder grobes Verschulden herbeigeführt ist, bemisst sich die Entschädigung nach den Vorschriften der Art. 1227 und 1229 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

Die Verwaltung haftet für Pretiosen, Geld und Werthpapiere nur, wenn dieselben als solche deklarirt sind, und ist im Fall des Verlustes nicht verpflichtet, mehr als den deklarirten Werth zu ersetzen.

Ist das Gut versichert worden, so ersetzt die Verwaltung bei völligem Verlust den ganzen versicherten Betrag und bei theilweisem Verlust einen entsprechenden Theil.

Wenn der theilweise Verlust mehr als $^3/_4$ der beförderten Gegenstände umfasst oder einen wesentlichen und schwer zu ersetzenden Theil eines zusammengehörigen Gegenstandes betrifft, kann der Interessent die Sendung als gänzlich in Verlust gerathen betrachten, den übrig gebliebenen Theil der Verwaltung überlassen und von dieser den Ersatz wie oben angegeben beanspruchen.

Im Fall eines theilweisen Verlustes wird der natürliche Schwund der Güter berücksichtigt; letzterer wird nach einem von der Verwaltung unter Berücksichtigung der Beschaffenheit der Güter und anderer Umstände, welche darauf von Einfluss sein können, vorläufig festgesetzten Prozentsatze berechnet.

Dem Interessenten bleibt der Nachweis vorbehalten, dass der Schwund kein natürlicher sei.

Wenn der Verlust bereits vor Ablauf der im 1. Absatz dieses Artikels gedachten vier Wochen endgültig festgestellt ist, so wird die Entschädigung sofort geleistet.

Art. 141. Wiederauffinden der verlorenen Gegenstände. Falls die als verloren betrachteten Gegenstände innerhalb 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wiedergefunden werden, so muss die Verwaltung den Interessenten sofort benachrichtigen; dieser kann innerhalb 2 Wochen nach Empfang der Benachrichtigung gegen Erstattung der ihm gezahlten Entschädigung das Gut frei von Fracht nach seiner Wahl auf der Versand-, oder Empfangs- oder einer zwischengelegenen Station abnehmen.

Wenn bei der auch nach Ablauf der 4 Monate erfolgten Wiederauffindung der Gegenstände festgestellt wird, dass die Menge oder Beschaffenheit von der in der Entschädigungsliquidation angegebenen abweicht, so hat der Empfänger der Entschädigung durch Zahlung des doppelten Betrages der zu Unrecht geforderten Summe der Verwaltung Ersatz zu leisten — unbeschadet der eventuell von den geltenden Gesetzen oder Bestimmungen vorgesehenen Strafen.

Art. 142. Entschädigung für Beschädigung von Reisegepäck, Gütern und Gegenständen. Für die nach Massgabe des Art. 125 festgestellten Beschädigungen an Reisegepäck, Gütern und andern Gegenständen besteht die Entschädigung in der Zahlung des der festgestellten Entwerthung entsprechenden Betrages.

Handelt es sich um Reisegepäck, Güter oder Gegenstände mit Werthversicherung, so wird der Ersatz für die Beschädigung nach Massgabe des deklarirten Werthes berechnet.

Die Bestimmung des Art. 140 Abs. 4 findet auch im Falle der Beschädigung Anwendung.

Art. 143. Entschädigung bei Sendungen mit falscher Deklaration. Stellen sich falsche Deklarationen bei Sendungen heraus, so werden die in diesem Abschnitt für den Fall des Verlustes, der Beschädigung oder der Lieferfristüberschreitung festgesetzten Entschädigungen auf Grund der vom Versender gemachten Deklaration berechnet — jedoch unbeschadet der in den Art. 10 und 105 enthaltenen Bestimmungen.

Art. 144. Entschädigung für die zu Spezialtarifen beförderten Sendungen. Die Entschädigungssätze für die zu den Spezialtarifen beförderten Sendungen ergeben sich aus den für die Anwendbarkeit dieser Tarife festgesetzten besonderen Bedingungen.

Art. 145. Höhere Gewalt. Unter keinen Umständen kann Entschädigung für die durch Zufall oder höhere Gewalt verursachten Schäden beansprucht werden.

Abschnitt 4. Verjährung.

Art. 146. Fristen und Lauf der Verjährung. Die aus dem Frachtvertrage gegen die Verwaltung hergeleiteten Ansprüche verjähren mit dem Ablauf:

a) von 6 Monaten, wenn der Transport in Europa erfolgte;
b) von 1 Jahre, wenn der Transport anderwärts erfolgte.

Die Verjährungsfrist beginnt im Falle gänzlichen Verlustes mit dem Tage, an welchem die zu befördernden Gegenstände nach ihrem Bestimmungsorte hätten gelangen müssen, im Falle des theilweisen Verlustes, der Beschädigung oder der Lieferfristüberschreitung mit dem Tage der Auslieferung.

Unterbrochen wird der Lauf der Verjährung durch den ersten Antrag im Verwaltungswege, welchen der Interessent in 2 Exemplaren bei dem Vorsteher der Versand- oder Bestimmungsstation anbringt. Der Stationsvorsteher versieht das eine Exemplar mit seinem Visum und gibt es dem Interessenten als Beweis des gestellten Antrages zurück.

Gleichfalls in einem Jahre nach erfolgter Auslieferung verjähren die Ansprüche der Verwaltung gegen den Versender.

In den weiteren Kapiteln folgen die Bezeichnung und Klassifikation der Güter, sowie die einzelnen Spezial- und Ausnahmetarife.

No. 72. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. September 1885.

Dieser Nummer liegt No. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Aus den Kommissionsberichten II—V der Tagesordnung, betreffend die kombinirbaren Rundreisebillete.

Die Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen fand auf ihrer Tagesordnung eine Reihe von Berichten über Anträge, betreffend die Abänderung der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten".

Bei der hohen Wichtigkeit der kombinirbaren Rundreisebillete und dem allgemeinen Interesse an diesen Fragen halten wir es für angemessen, das wesentlichste aus den Kommissionsberichten mitzutheilen, welche über die Anträge an die Generalversammlung erstattet wurden, zumal da dieselben die Motive für die von der Generalversammlung gefassten (in No. 69 S. 862 bereits mitgetheilten) betreffenden Beschlüsse ersehen lassen.

Kommissionsbericht zu No. II der Tagesordnung über die Anträge verschiedener Verwaltungen, betreffend die Abänderung des § 6 Abs. 1 der Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten.

Dieser erste Bericht ist von der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen (Schneider) verfasst, und betrifft fünf zu dem oben erwähnten Uebereinkommen gestellte Abänderungsanträge. Er lautet:

I. Von den fünf Abänderungsanträgen zum § 6, Abs. 1 der Bestimmungen über die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete, welcher lautet: „Die kombinirbaren Rundreisebillete werden nur in den Sommermonaten verkauft und nur in dem Falle, wenn die Addition der Entfernungen sämmtlicher Kouponstrecken mindestens 600 km ergibt. Die Gültigkeitsdauer dieser Billets beträgt 35 Tage." — betreffen zwei die Ausgabezeit, einer die geringste Entfernungsziffer (Kilometerzahl) und zwei die Gültigkeitsdauer der Billete.

II. Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen und der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen betreffs der Ausgabezeit.

Seitens beider Verwaltungen wird übereinstimmend beantragt, die kombinirbaren Rundreisebillete während des ganzen Jahres auszugeben.

Die erstgenannte Generaldirektion begründet ihren Antrag damit, dass die Vereinsverwaltungen sich durch die Einführung der kombinirbaren Rundreisebillete dazu verstanden hätten, die ursprünglich nur für den Touristenverkehr bestimmten Fahrpreisermässigungen der Rundreisebillete jedermann zugänglich zu machen; thatsächlich werde die neue Einrichtung schon jetzt zu vielfachen anderen Reisezwecken benutzt, deren Förderung ebensosehr im Interesse der Bahnverwaltungen, wie in jenem des öffentlichen Verkehrs liege. Es scheine kein Grund vorzuliegen, die dem Publikum gebotenen Vortheile auf die Monate Mai bis Oktober zu beschränken. Ferner komme in Betracht, dass die neue Einrichtung von grossem Erfolge begleitet gewesen sei, und dass die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen sich bereits entschlossen hätten, innerhalb ihres Bereiches während des Winters keine Unterbrechung in der Ausgabe der kombinirbaren Billete eintreten zu lassen.

Seitens der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wird der Antrag damit begründet, dass von Anbeginn der Einführung derartiger Billete auf Oesterreichischen Vereinsbahnen die Ausgabe derselben während des ganzen Jahres stattgefunden habe und dass eine Begünstigung, welche seit einer Reihe von Jahren bestanden, dem reisenden Publikum nicht wohl entzogen werden könne. Ferner erscheine die Ausgabe der kombinirbaren Rundreisebillete auch während der Wintermonate mit Rücksicht auf den Beschluss der Frankfurter Generalversammlung, wonach Kombinationen bis an die Vereinsgrenzen zulässig sind, dringend geboten, um während dieser Zeit den Rundreiseverkehr nach Italien hiermit bedienen zu können, wogegen um so weniger Bedenken bestehen könnten, als ja auch die festen Rundreisebillete nach und aus Italien während des ganzen Jahres ausgegeben würden. Dass aber ein Bedürfniss für die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete auch nach dem 30. September bestehe, dafür spreche die bei den Ausgabestellen gemachte Erfahrung, wonach in den letzten Tagen vor Schluss der Ausgabe eine lebhafte Frequenz eintrat und manche Billete gelöst wurden, mit denen die Reise erst Mitte Oktober angetreten worden sei.

Bei der Berathung des vorliegenden Antrages in der Kommission bestand zunächst keine Meinungsverschiedenheit darüber, dass die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete während der kurzen Zeit ihres Bestehens die Gunst des Publikums in so hohem Masse sich erworben und auch im übrigen sich

derart bewährt habe, dass schon jetzt, nachdem auch seitens der Eisenbahnverwaltungen die mit dem Inslebentreten der Einrichtung verknüpft gewesenen nicht unerheblichen Schwierigkeiten überwunden sind, mit Sicherheit wird angenommen werden können, diese Einrichtung werde nach Ablauf der drei Jahre, für welche sie zunächst versuchsweise berechnet war, zu einer dauernden werden, und dass es sich mit Rücksicht hierauf empfehle, die bisher gemachten Erfahrungen, soweit sie dazu angethan sind, die Einrichtung zu verbessern, auch alsbald zu verwerthen.

Von einigen Seiten wurde gleichwohl gegen den vorliegenden Antrag geltend gemacht, dass die Annahme desselben finanzielle Einbussen der Eisenbahnverwaltungen zur Folge haben würde, die grosse Mehrheit der in der Kommission vertreten gewesenen 22 Vereinsverwaltungen war jedoch der Ansicht, dass die bisherigen Erfahrungen dafür sprechen, die in Bezug auf die Ausgabezeit noch bestehende Beschränkung zu beseitigen und damit die Benutzung der kombinirbaren Rundreisebillete zu fördern. Man hielt sich dabei für überzeugt, dass der Billetverkauf auch während der Wintermonate zur Belebung des Verkehrs nicht unwesentlich beitragen wird. Es werde sich hierbei, obwohl in den Wintermonaten der Besuch grosser und grösserer Städte in Betracht komme, im ganzen doch weniger um Reisen zu Vergnügungszwecken, als hauptsächlich um den geschäftlichen Verkehr handeln, allein wenn auch die mit der Einrichtung verbundene Fahrpreisermässigung ursprünglich nur für den Touristenverkehr, bezw. für Vergnügungsreisen bestimmt gewesen sei, so dürfe doch nicht übersehen werden, dass die mit den kombinirbaren Rundreisebilleten verbundenen Vergünstigungen im Sommer jedermann zugänglich ist; es schien deshalb der Mehrheit der Kommission kein hinreichender Grund vorzuliegen, die gleichen Vergünstigungen dem Geschäftsverkehre im Winter zu versagen, zumal erwartet werden darf, dass die im Winter allgemein eintretende Erleichterung auch zu einer ausgedehnteren und häufigeren Benutzung der Eisenbahnen führen werde. Letztere Voraussetzung wurde denn auch durch Mittheilung der in der Kommission anwesenden Herren Vertreter der Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen über die bei ihnen in den Monaten Oktober, November und Dezember v. J. und Januar und Februar d. J. gemachten Erfahrungen bestätigt.

Vor diesen Gründen und Erwägungen müssen aber nach Ansicht der Mehrheit der Kommission etwaige Rücksichten auf die den Eisenbahnverwaltungen aus der Ausdehnung der Ausgabezeit auf das ganze Jahr zweifelsohne entstehenden Kosten und erhöhten Mühewaltungen zurücktreten und sie glaubt deshalb in Uebereinstimmung mit der referirenden Verwaltung der Generalversammlung den von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen und von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen gestellten Antrag auf Ausgabe der kombinirbaren Rundreisebillete während des ganzen Jahres zur Annahme empfehlen zu sollen.*)

III. Antrag der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen betreffs der geringsten Entfernungsziffer (Kilometerzahl).

Der Antrag geht dahin, die vorgeschriebene Minimalentfernung von 600 km auf 400 km herabzusetzen und wird von der Antragstellerin damit begründet, dass sich auf seiten des Publikums vielfach der Wunsch geltend gemacht habe, kombinirte Rundreisebillete auch für kürzere Touren als 600 km zu erhalten. Dies gelte namentlich bei Reisen aus Württemberg nach der Mittelrheingegend, insbesondere nach dem Niederwald, welche nicht selten durch Zukauf von Koupons für eine weitergelegene, an und für sich nicht gewünschte und auch nicht benutzte Strecke möglich gemacht worden seien. Nun sei zwar durch § 6 Abs. 2 der Bestimmungen die Möglichkeit gegeben, durch gegenseitige Vereinbarung eine Kürzung der niedersten Entfernungsziffer von 600 km herbeizuführen, solche Ausnahmen seien aber nach verschiedenen Richtungen hin unerwünscht und es entschlössen sich erfahrungsgemäss die Verwaltungen nicht gern dazu, weshalb es von Werth wäre, die grundlegenden Bestimmungen selbst zu ändern. Nachdem für die Schweiz 200, für die Französischen Ostbahnen 300, für den früher bestandenen engeren Verkehr mehrerer Oesterreichischen Bahnen ebenfalls 300 km als das geringste Mass gelten, bezw. gegolten hätten, werde für angezeigt erachtet, wenn der Verein auch in dieser Hinsicht den Bestrebungen des Publikums entgegenkomme, wofür im weiteren noch spreche, dass dann auch die Absicht nach thunlichster Beschränkung der festen Rundreisebillete in viel wirksamerer Weise sich erreichen lassen werde.

Die Festsetzung des geringsten Entfernungsmasses, für welches kombinirbare Rundreisebillete zur Ausgabe kommen sollen, bildete schon auf den Generalversammlungen zu Breslau und Wien in den Jahren 1882 und 1883 einen Gegenstand der Berathung und Beschlussfassung. Für erstere Generalversammlung war seitens der Kommission der Antrag gestellt, die Mindestzahl auf 600 km festzusetzen, allein die Versammlung beschloss damals auf Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, das geringste Entfernungsmass auf 400 km zu ermässigen. Dieser Beschluss wurde jedoch nicht perfekt und infolgedessen hat die Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, in der Absicht, das Zustandekommen der neuen Einrichtung überhaupt zu ermöglichen, zur Wiener Generalversammlung den Antrag gestellt, die geringste Kilometerzahl auf 600 zu erhöhen, welcher Antrag dann auch allseitige Zustimmung gefunden hat.

Bei der infolge des vorliegenden Antrages neuerdings stattgehabten Prüfung dieses Gegenstandes im Schosse der Kommission gingen, wie früher, so auch jetzt wieder, die Meinungen auseinander.

Ein Theil der vertretenen Kommissionsverwaltungen (darunter auch die referirende) war der Ansicht, dass die Herabsetzung der Entfernungsziffer von 600 km auf 400 km zu einer vermehrten Benutzung der Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete führen werde; der Antrag empfehle sich aber ausser aus den von der Antragstellerin vorgebrachten Gründen noch aus der Erwägung, dass bei Annahme desselben die Kombinirung von Rundreisen nach und aus der Schweiz gemäss § 6 Absatz 3 der Bestimmungen wesentlich werde erleichtert werden und dass bei etwaiger Annahme des Antrages auf Ausgabe der kombinirbaren Rundreisebillete während des ganzen Jahres in den Wintermonaten das Bedürfniss nach Zusammensetzung kürzerer Rundtouren noch stärker hervortreten werde.

Ein anderer Theil der Kommissionsmitglieder hielt die ausgesprochene Erwartung bezüglich der vermehrten Benutzung der kombinirbaren Rundreisebillete zwar für zutreffend, erachtete aber den Antrag von erheblicher, und zwar weit grösserer finanzieller Bedeutung als den unter Ziffer II verhandelten Antrag. Es erscheine die Befürchtung nur zu gerechtfertigt, dass die Herabsetzung der Entfernungsziffer von 600 km auf 400 km zu nicht unerheblichen Einnahmeausfällen führen werde; ausserdem würde für eine grosse Zahl von Relationen bestehender Retourbillete, deren Gültigkeitsdauer nur wenige Tage betrage, durch die Annahme des Antrages zu solchen mit fünfwöchiger Gültigkeit umgewandelt, indem statt derselben, je nachdem die Frage des Gepäckfreigewichtes in Betracht komme, Rundreisebillete genommen würden.

Die Kommission beschloss hiernach mit 12 gegen 10 Stimmen der Generalversammlung die Ablehnung des Antrages auf Herabsetzung der niedersten Entfernungsziffer von 600 km auf 400 km zu empfehlen. (Die Generalversammlung hat dementsprechend den Antrag abgelehnt.)

IV. Anträge der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen und der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen betreffs der Gültigkeitsdauer.

Die Anträge der vorgenannten beiden Verwaltungen stimmen zwar insofern überein, als beide eine Verlängerung der bestehenden Gültigkeitsdauer für längere Strecken anstreben, sie gehen aber in der Art und Weise der Berechnung dieser verlängerten Gültigkeitsdauer auseinander.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen führt aus, dass nach den bestehenden Bestimmungen die Gültigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete allgemein auf 35 Tage festgesetzt sei, und dass somit dem Billet für beispielsweise 4 000 km Entfernung die gleiche Gültigkeitsdauer, wie einem solchen für nur 600 km Entfernung zugestanden werde. Es sei naheliegend, dass der Inhaber des ersteren Billet für die Durchfahrung einer 6 mal längeren Strecke, sowie für den bei einer solchen Reise nöthigen Aufenthalt auch eine verhältnissmässig längere Zeit benöthige, wie der mit einem Billet für 600—700 km versehene Reisende. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, dürfe sich die Prüfung der Frage empfehlen, ob es nicht angezeigt erscheine, die Gültigkeitsdauer der combinirbaren Rundreisebillete für die Folge nach dem Verhältniss der jeweils in Betracht kommenden Entfernungen zu bemessen. Hierzu wird von der Antragstellerin vorgeschlagen, für Entfernungen von 600—1 200 km die bisherige Gültigkeitsdauer zu belassen, für jede folgenden 600 km aber eine weitere Gültigkeitsdauer von 5 Tagen zuzugestehen, so dass sich für Entfernungen von 3 600—4 200 km eine Gültigkeitsdauer von 60 Tagen ergeben würde, wogegen prinzipielle Bedenken nicht zu erheben sein dürften, nachdem im Rundreiseverkehr mit Italien allgemein eine Gültigkeitsdauer von 60 Tagen bewilligt ist.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beantragt, die bestehende Bestimmung über die Gültigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete durch folgenden, dem Abs. 1 des § 6 beizufügenden neuen Absatz zu ersetzen: „Die Gültigkeitsdauer beträgt bis zu dem Umfange einer Tour von 1 000 km 35 Tage und wird für jede angefangenen weiteren 100 km um 5 Tage verlängert bis zu einer Maximal-Gültigkeitsdauer von 60 Tagen.“

*) Der Antrag ist von der Generalversammlung angenommen worden, siehe No. 69 S. 862 und 863.

Zur Begründung dieses Antrages wird bemerkt, dass für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer auch der Umstand spreche, dass die Ferienperioden innerhalb des Vereinsgebietes wesentlich verschieden seien. Wenn seiner Zeit die Verwaltungen der Preussischen Bahnen mit Rücksicht auf die bestehenden Ferientermine der Schulen, bezw. der Urlaubstermine der Beamten eine Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Rundreisebillete im Allgemeinen auf 35 Tage gewünscht hätten, so müsse bemerkt werden, dass in Oesterreich die Schulferien in der Regel 2 Monate dauern und in gleicher Weise auch die Urlaube der Professoren und Lehrer bemessen seien. Es erscheine aber auch an und für sich billig, die Gültigkeitsdauer der Billete mit dem Umfange der Tour wachsen zu lassen, wie dies auch bei den festen Rundreisebilleten der Fall sei. Im Italienischen Verkehr sei die Gültigkeit der Anschlussbillete mit 60 Tagen bemessen, gleichviel ob die Tour grösser oder kleiner sei, und es erscheine die Uebertragung der hier gewährten längeren Gültigkeitsdauer auf die grösseren Touren der kombinirten Billete unbedenklich. Endlich liessen die eingegangenen vielfachen Ansuchen um Verlängerung der Gültigkeitsdauer die Durchführung dieser Massnahmen dringend wünschenswerth erscheinen.

Bei einem Vergleiche der beiden vorliegenden Anträge ergibt sich, dass sich der Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen für das Publikum weit günstiger gestaltet, indem die Zunahme der Gültigkeitsdauer im Verhältniss zur Entfernung früher eintritt und rascher steigt, als nach dem Antrage der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen, so dass die längste Gültigkeitsdauer von 60 Tagen nach ersterem Antrage schon bei Entfernungen über 1 400 km, nach letzterem Antrage aber erst bei Entfernungen über 3 600 km erreicht wird. Beide Anträge haben dagegen das miteinander gemein, dass je 6 Abstufungen stattfinden, mithin eine Mannigfaltigkeit geschaffen würde, die weder dem Dienstpersonal, noch dem Publikum geläufig werden dürfte. Dieser Umstand hatte die referirende Verwaltung veranlasst, der Kommission einen weiteren Vorschlag zu unterbreiten, nach welchem für die Gültigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete eine einfachere, dem Gedächtnisse leicht einzuprägende Abstufung angenommen werden sollte, nämlich

bis 1 000 km . . . . 40 Tage,
von 1 001 bis 2 000 km . . . . 50 „
über 2 000 km . . . . 60 „

Bei diesem Vorschlag war die Erwägung massgebend, dass es gerechtfertigt sei, auch bei den kombinirbaren Rundreisebilleten, wie dies bei Retourbilleten und festen Rundreisebilleten im allgemeinen der Fall ist, die Gültigkeitsdauer nach der Entfernung abzustufen und im weiteren kam die Thatsache in Betracht, dass in der Schweiz die Gültigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete durchweg 40 Tage beträgt, und dass es deshalb, nachdem es nach dem vorjährigen Beschluss der Frankfurter Generalversammlung zulässig ist, die kombinirbaren Koupons auch zu Reisen nach und aus der Schweiz zu benutzen, wünschenswerth erscheine, die niederste Gültigkeitsdauer auf die in der Schweiz allgemein geltende Ziffer zu erhöhen.

Bei der Berathung der vorliegenden Anträge in der Kommission wurde zunächst von einer Seite die Ansicht ausgesprochen, dass das Bedürfniss zu einer generellen Erweiterung der Gültigkeitsdauer nicht vorliege, und dass die derzeitige Gültigkeitsdauer von 35 Tagen im allgemeinen als ausreichend zu erachten sei.

Von anderen Seiten wurde die Bedürfnissfrage zwar bejaht, aber behauptet, dass kein Grund vorliege, die Gültigkeitsdauer wie vorgeschlagen nach der Entfernung abzustufen, und beantragt, dieselbe allgemein auf 60 Tage auszudehnen. Eine Abstufung in der vorgeschlagenen oder in einer anderen Weise werde eine Menge Kontrollmassregeln nothwendig machen, welche durch die Festsetzung nur einer Ziffer vermieden würden.

Ein anderer Vorschlag ging dahin, die Gültigkeitsdauer allgemein auf 45 Tage festzusetzen und dadurch sechswöchige Ferien- und Urlaubsreisen mittels kombinirter Rundreisebillete zu ermöglichen, wodurch dem aufgetretenen Bedürfnisse in ausreichender Weise Rechnung getragen werde.

Diesem Vorschlag gemäss ging dann auch die Ansicht der Majorität der Kommission dahin, dass eine Abstufung der Gültigkeitsdauer nach der Entfernung überhaupt nicht zweckmässig sei und sie beschloss daher, unter Ablehnung der gestellten Anträge einschliesslich des Vorschlages der referirenden Verwaltung, mit dem die Herren Vertreter der antragstellenden Verwaltungen sich einverstanden erklärt hatten, der Generalversammlung zu empfehlen, die Gültigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete allgemein auf 45 Tage festzusetzen. *)

V. Falls die Generalversammlung den in diesem Bericht unter Ziffer II, III und IV enthaltenen Anträgen der Kommission beitritt, würde der Abs. 1 des § 6 der Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten in folgender Fassung anderweit festzustellen sein: „Die kombinirbaren Rundreisebillete werden während des ganzen Jahres ausgegeben, jedoch nur in dem Falle, wenn die Summe der Entfernungen sämmtlicher Kouponstrecken mindestens 600 km beträgt. Die Gültigkeitsdauer dieser Billete beträgt 45 Tage.“

Endlich glaubte die Kommission der Generalversammlung empfehlen zu sollen, bei ihrer Beschlussfassung über die vorliegenden Anträge eventuell zu erwägen, ob sie dieselben nicht für dringlich erklären wolle (§§ 19 und 20 des Vereins-Statuts) und für angemessen erachte, die Frist für Abgabe der schriftlichen Erklärungen der Vereinsverwaltungen so zu bemessen, dass — das Perfektwerden der Beschlüsse vorausgesetzt — die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete auch über den bisherigen Schlusstermin — den 30. September — hinaus (vergl. Ziffer 9 der Ausführungsvorschriften) gesichert erscheine. Die Dringlichkeit für diesen Beschluss erkannte die Generalversammlung an und setzt die Frist für die Abgabe der schriftlichen Erklärungen auf 14 Tage fest, so dass die fraglichen Beschlüsse am 1. Oktober perfekt werden können.

(Fortsetzung folgt.)

*) Dieser dritte Antrag wurde von der Generalversammlung angenommen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten unterstellte, am 8. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre (bis zur Eröffnung der Reststrecke Ludwigstadt - Probstzella) provisorisch übergebene Bahnlinie Stockheim-Ludwigstadt als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist das neue vorbezeichnete Uebereinkommen herausgegeben worden. Durch dasselbe wird die ältere Ausgabe dieses Uebereinkommens sowie die erschienenen Separatabzüge der alphabetischen Uebersicht der demselben beigetretenen Verwaltungen etc. aufgehoben und sind dieselben einzuziehen.

Verzeichniss der Lieferfristverlängerungen. Ein neues Verzeichniss der Lieferfristverlängerungen und der für den Lokal- und Nachbarverkehr sowie für bestimmte Relationen in einzelnen Verbänden oder direkten Verkehren etwa bewilligten und dem Publikum öffentlich zugesagten kürzeren als die reglementsmässigen Lieferfristen ist von der geschäftsführenden Direktion des Vereins soeben herausgegeben worden. Durch dieses Verzeichniss wird das im Oktober 1881 ausgegebene Verzeichniss der Lieferfristverlängerungen nebst Nachtrag I aufgehoben und ist dasselbe einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4693 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen in den Absätzen 2 und 7 des § 27 des Vereins-Wagenregulativs bezw. auf Deklaration der Bestimmungen in § 27 alin. 2 des Regulativs (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 4785 vom 9. d Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 24., 25. und 26. August d. J. in Budapest abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 4844 vom 6. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr beigetretenen Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr (abgesandt am 11. und 12. d. Mts.).

No. 4846 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufhebung der Massregeln zur Abwehr der Einschleppung von Viehseuchen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 4854 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Eröffnung der Jagd in Frankreich (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 4857 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages auf Auslegung verschiedener Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs an die Kommission für dasselbe zur Beschlussfassung in Gemässheit der Bestimmungen in § 12 (sub 2) und § 14 des Vereins-Statuts (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 4864 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 4882 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Verzeichniss der Lieferfristverlängerungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 4915 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 4934 vom 11 d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die kombinirbaren Rundreisebillete (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Am 10. September d. J. wurde in Berlin im Beisein des Herrn Präsidenten des Reichs-Versicherungsamts die erste Genossenschaftsversammlung der Deutschen Privatbahnen abgehalten, und in derselben das Statut für die Genossenschaft endgültig festgestellt. Die Genossenschaft umfasst alle, den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands und der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, bezw. den gleichartigen Königlich Bayerischen Verordnunggn unterliegenden Eisenbahnen, welche weder vom Reich oder einem Bundesstaat für Rechnung des Reiches oder Staates verwaltet werden, noch wesentliche Bestandtheile eines anderen unfallversicherungspflichtigen Betriebes sind. Zum Sitz der Genossenschaft ist Lübeck bestimmt worden. Eine Eintheilung der Genossenschaft in Sektionen findet nicht statt. Dagegen ist vom Bundesrathe die Errichtung von 5 Schiedsgerichten angeordnet worden*), und werden für die 5 Schiedsgerichts-Bezirke „Vertrauensmänner" durch den Genossenschaftsvorstand bestellt worden. Die Versicherungspflicht ist auf sämmtliche Betriebsbeamte, ohne Rücksicht auf die Höhe ihres Diensteinkommens erstreckt, und den Verwaltungen die Ausdehnung der Versicherung auf alle übrigen Beamten gestattet worden. Nur die an der oberen Leitung der Betriebe theilnehmenden, von den Verwaltungen einzeln namhaft zu machenden Beamten sind von der Versicherung ausgeschlossen. Die Wahl des definitiven Genossenschaftsvorstandes wird in der zweiten Genossenschaftsversammlung am 24. September d. Js. in Cassel stattfinden.

Preussische Staatsbahnen.

Es existirt bekanntlich noch formell eine Anzahl Preussischer Privatbahngesellschaften, deren Besitz in die Hände des Staates übergegangen ist, und deren Liquidation früher oder später statthaben wird. Die Ansammlung von Reserven nach Art. 185 b des neuen Aktiengesetzes ist für diese Aktiengesellschaften als unnöthig befunden worden.

Der Herr Minister hat genehmigt, dass die den Eisenbahnbeamten zustehende freie Fahrt nach Krankenhäusern auch erkrankten Familienmitgliedern derselben gewährt werden darf.

Aktien verstaatlichter Eisenbahnen.

Man schreibt der „Hambg. B.-H." aus Berlin, 9. September: „Dass die Aktien der sogenannten verstaatlichten Eisenbahnen noch immer nicht den Staatsobligationen gleich stehen, indem solche bei der Reichsbank nur mit 75 pCt. ihres Kourswerthes beliehen werden, wird von den Inhabern dieser Papiere vielfach drückend empfunden und überhaupt nicht verstanden, namentlich da amtlich anerkannt ist, dass diese Obligationen rücksichtlich ihrer materiellen Sicherheit den Staatsschuldverschreibungen gleich zu achten sind, insofern der Staat den Inhabern jener Aktien eine vertragsmässig festgestellte, von dem Ertrage der Eisenbahn unabhängige Rente gewährt und innerhalb bestimmter kurzer Fristen den Umtausch der Aktien gegen Verschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe nach einem vertragsmässig festgestellten Werthverhältnisse anbieten will. Da aber bis zum Erwerbe des Eigenthums jener Eisenbahnunternehmungen durch den Staat die Aktiengesellschaften formell als besondere Rechtssubjekte bestehen, so sollen nach einem Cirkularerlasse des Königlichen Finanzministeriums die Aktien bis dahin auch ihre rechtliche Natur als Urkunden über die Antheilsberechtigung an dem Gesellschaftsvermögen behalten und können mithin nicht als „Obligationen über Schulden des Staates oder des Deutschen Reiches" bezeichnet werden. Dieses Verhältniss veranlasst, dass die fraglichen Eisenbahnobligationen nicht wie Staatsobligationen bei der Reichsbank zu voll beliehen werden. Im Interesse der Inhaber dieser Obligationen der verstaatlichten Eisenbahnen wäre indess dringend zu wünschen, dass der Umtausch derselben gegen vierprozentige Staatsanleihe nicht mehr hinausgeschoben werde."

---

*) Folgende Bezirke sollen für Berufsgenossenschaften gebildet werden: a) Ostpreussen, Westpreussen, Posen, Schlesien, Brandenburg mit Berlin, Pommern, Königreich Sachsen; b) Hannover, Schleswig-Holstein, beide Mecklenburg, Oldenburg ohne Birkenfeld, Braunschweig, Lübeck, Bremen, Hamburg; c) Westfalen, Rheinprovinz, Hessen-Nassau, Hessen, Birkenfeld; d) Provinz Sachsen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg-Gotha, Anhalt, beide Schwarzburg, Waldeck, beide Reuss, Schaumburg-Lippe, Lippe; e) Bayern, Württemberg, Baden, Sigmaringen, Elsass-Lothringen. In betreff der Strassenbahn-Berufsgenossenschaften sollen solche für folgende Bezirke gebildet werden: a) wie vorstehend; b) desgl.; c) wie vorstehend unter c und d; d) wie vorstehend unter e.

Magdeburg-Halberstadt.

Eine Kundmachung der Königlichen Direktion fordert die Besitzer der Aktien und Stamm-Prioritätsaktien nochmals auf, den Umtausch gegen Konsols vorzunehmen.

Retourbillete.

Wie die „Voss. Ztg." berichtet, hätte der Herr Arbeitsminister den Eisenbahndirektionen die vielbesprochenen neuen Anweisungen jetzt endgültig ertheilt, nach welchen die Billetpreise für Retourbillete auf den Preussischen Staatsbahnen in Zukunft zu berechnen sind. Die neulich ergangene Verfügung zur Lösung dieser Frage wird dadurch angeblich erheblich verändert. Wie mitgetheilt wurde, sollten künftig für Schnellzugstrecken um 50 pCt. erhöhte Schnellzugpreise und für Personenzugstrecken um 50 pCt. erhöhte Personenzugpreise eingehoben werden. Die Befürchtungen, welche dagegen in der Presse laut geworden sind, dass durch dieses Vorgehen eine Vertheuerung bestehender Sätze eintreten würde, scheinen an massgebender Stelle nicht unbeachtet geblieben zu sein. „Der Herr Minister hat nun angeordnet, so sagt die genannte Zeitung, für Entfernungen bis zu 100 km die bestehenden billigeren Billetpreise beizubehalten. Für grössere Entfernungen bis zu 200 km wird den Eisenbahndirektionen überlassen, nach Lage der Umstände die bestehenden Preise beizubehalten. Für weitere Entfernungen wird eine Erhöhung der Preise für unbedenklich gehalten, weil grössere Reisen vorwiegend mit Schnellzügen ausgeführt werden und das Publikum durch längere Gültigkeit der Billete entschädigt wird. Wenn zwischen zwei Stationen verschiedene Routen vorhanden sind, deren Benutzung nach Belieben dem Reisenden gestattet werden kann, so soll der Fahrpreis über die kürzeste Route gerechnet werden. Den Eisenbahndirektionen wird empfohlen, mit der Zulassung mehrerer Routen zu fakultativer Benutzung nicht zu engherzig zu sein und darin dem Publikum im allgemeinen Verkehrsinteresse nach Möglichkeit entgegen zu kommen."

Probeverwiegungen zollpflichtiger Güter.

In neuerer Zeit sind Erörterungen darüber gepflogen, inwieweit die Probeverwiegungen zollpflichtiger Güter im Sinne des Vereinszollgesetzes für zulässig zu erachten sind, namentlich ist zur Erwägung gekommen, ob die einschlägigen Bestimmungen auch auf die Gewichtsermittelungen der in Eisenbahnwagenladungen eingehenden Massengüter auf der Centesimalwage analoge Anwendung finden dürfen. Diese Erörterungen sind auf Anregung der Reichsbevollmächtigten für Zölle und indirekte Steuern gefördert und Gegenstand des Vortrags beim Reichskanzler geworden. Infolge dessen ist, wie die „Weser-Ztg." hört, gegenwärtig die Bestimmung getroffen, dass die Zoll- und Steuerämter auf Grund des § 30 der im Jahre 1834 unter den Zollvereinsregierungen vereinbarten Instruktion zur Geschäftsverwaltung der Hauptzollämter von der Befugniss zur Vornahme von Probeverwiegungen derartiger Güter namentlich da Gebrauch machen sollen, wo ein dringendes Verkehrsbedürfniss diese Erleichterung erfordert.

Königl. Eisenbahn-Direktions-Bezirk Magdeburg.

Die seit dem 1. Juli d. J. zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundebillets und für den Privat-Depeschenverkehr eingerichteten Stationen Gernrode am Harz und Suderode der Strecke Quedlinburg-Ballenstedt werden am 1. Oktober d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen muss bis auf weiteres noch ausgeschlossen werden (siehe Bekanntmachung in No. 71 S. 897.)

Station Essen (K. M.).

Nachdem zwischen den Bahnhöfen Altenessen und Essen (Rh.) eine direkte Schienenverbindung hergestellt ist, wird die Station Essen (K. M.) mit dem 15. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr geschlossen. Die Abfertigung dieses Verkehrs wird alsdann auf Bahnhof Essen (Rh.) erfolgen, der Bahnhof Essen (K. M.) aber nur noch zur Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtgütern (Stückgut und Wagenladungen) dienen.

Lyck-Johannisburg.

Die Eröffnung der Strecke Lyck-Johannisburg, des letzten Stückes der nunmehr vollendeten Preuss. Staatsbahn von Lyck an der Ostpreussischen Südbahn (nächst der Russischen Grenze) über Allenstein nach Königsberg i. Pr., wird nach dem „Act." bereits am 1. Oktober stattfinden.

In dem vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Winterfahrplan des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Bromberg finden sich bereits die Stationen dieser Strecke angegeben.

Landes-Eisenbahnrath und Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen.

Der Landes-Eisenbahnrath sowie die Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen werden demnächst über folgende Anträge verhandeln: 1. Deklassifikation von groben Eisenwaaren und Schiffsketten, 2. Aenderung der Tarifvorschriften für Grubenholz, 3. Aufnahme von Zinkvitriol in den Spezial-Tarif I., 4. Deklassifikation von Retorten aus Chamotte und Thon, 5. Deklassifikation von Soda, 6. Deklassifikation von Mohrrüben, 7. Aufnahme von Rohphosphaten aller Art unter die Düngemittel des Spezial-Tarifs III.

Eichicht-Probstzella (-Hochstadt).

Auf dieser neuen, mit Einführung des Winterfahrplans am 1. Oktober zu eröffnenden Preussischen Staatsbahnstrecke, welche eine neue Verbindung zwischen Thüringen und Bayern herstellt, werden — wie bereits berichtet — zunächst Schnellzüge nicht verkehren. Doch ist nach einer Bekanntmachung der Königl. Direktion im „Staats-Anzeiger" in Aussicht genommen, im nächsten Sommer je einen Schnellzug in jeder Richtung täglich von Halle bezw. Weissenfels über Zeitz, Gera, Probstzella nach Lichtenfels in Bayern, Anschluss der Werrabahn und der Bayerischen Staatsbahn, zu leiten; in Lichtenfels werden diese Züge Anschluss an die Hof-Münchener, in Weissenfels Anschluss an die Eisenach-Berliner Schnellzüge finden. — Zunächst verkehren die Züge auf der Strecke Leipzig-Saalfeld bezw. Eichicht

No. 152 ab Leipzig . . . 6 Uhr 45 Min. früh.
No. 154 „ „ . . . 11 „ 55 „ Vm.
No. 156 „ „ . . . 4 „ 25 „ Nm.

und

No. 153 ab Saalfeld . . . 6 Uhr 15 Min. früh
No. 155 „ Eichicht . . . 7 „ 45 „ „
No. 157 „ „ . . . 3 „ 25 „ Nm.

bis Probstzella; No. 152, 154, 155 und 157 werden bis Hochstadt weiter geführt. In Hochstadt schliessen die Züge direkt von und nach Bamberg an.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Der genannten Eisenbahn ist das Privilegium zur Ausgabe von 200 000 Mk. $4^1/_2$ pCt. Prioritäts-Obligationen ertheilt.

Bau und Betrieb von Sekundärbahnen.

Zwischen der Darmstädter Bank und der Bauunternehmer-Firma Herrmann Bachstein in Berlin ist eine Vereinbarung zu Stande gekommen, welche den Zweck hat, einerseits in Süddeutschland, andererseits in Thüringen die Ausführung einer Reihe von Eisenbahnunternehmungen in die Hand zu nehmen. Die Konzessionsertheilung für die im Grossherzogthum Hessen zu erbauenden Linien ist bereits erfolgt. Was die neu zu erbauenden Thüringischen Eisenbahnen anbetrifft, so ist in Aussicht genommen, dieselben mit den bereits im Betriebe befindlichen Linien Ilmenau-Grossbreitenbach und Hohenebra-Ebeleben, welche augenblicklich Eigenthum der Firma Herrmann Bachstein sind, zu verschmelzen. Die Bildung einer oder mehrerer Aktiengesellschaften für den genannten Zweck ist einer späteren Zeit vorbehalten.

Dahme-Uckro.

Der „St.-A." veröffentlicht die vom 18. Mai 1885 datirende Urkunde der Genehmigung des Baues und Betriebes der Bahn Dahme-Uckro durch die Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft.

Verkehr mit Italien.

Auf Grund getroffener Sanitätsmassregeln der Regierungen in Sicilien und Sardinien sind bis auf weiteres alle Transporte von Reisenden und Waaren im direkten Verkehre nach diesen Inseln unterdrückt (vergl. Bekanntmachung in No. 71 S. 897 d. Ztg.).

Deutsch-Italienischer Verband.

Durch den von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen publizirten Dienstbefehl No. 7 vom 15. Juli 1885 ist die Reexpedition von Gütern in Ala, Luino und Chiasso zu den Taxen des Deutsch-Italienischen Tarifs nördlich dieser Punkte zugelassen worden, um dem Publikum die Anwendung der etwa billigeren Frachtsätze der neuen Italienischen Lokaltarife vom 1. Juli 1885 zu ermöglichen.

Die Kaiserliche Generaldirektion hat nun, um dem mit der Italienischen Sprache weniger vertrauten Theile des Handelsstandes entgegenzukommen, von den Personen-, Gepäck- etc. und Gütertarifen der Italienischen Gesellschaften des Mittelländischen und des Adriatischen Netzes eine Deutsche Uebersetzung anfertigen lassen, welche soeben bei R. Schultz & Cie., Buchdruckerei in Strassburg, erschienen ist und bei dieser sowie bei der Drucksachenkontrolle der Kaiserlichen Generaldirektion in Strassburg für 5 *M.* pro Exemplar bezogen werden kann.

Der Tarif begreift den sämmtlichen Verkehr der vom Italienischen Staate verpachteten Eisenbahnen in sich, und ist die Uebersetzung durch einen Kilometerzeiger für die Uebergänge bei Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba und Cormons nach und von sämmtlichen Stationen des Mittelländischen, Adriatischen und Sizilianischen Netzes vervollständigt.

Ausstellung von Lehrlingsarbeiten.

In der Zeit vom 16. bis 30. September d. J. findet mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Albert'schen Saale am Krengeldanz — eine Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge statt, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind.

Zur Besichtigung der Ausstellung, welche am 16. d. Mts. Nachmittags 4 Uhr eröffnet wird, ladet die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld durch Bekanntmachung (vergl. Seite 920 d. Ztg.) ein.

Das internationale Schienenkartell.

Aus Westfalen wird dem „Berl. Börs.-C." geschrieben: Am 15. Sept. findet in Köln eine Versammlung der zur internationalen Stahlschienengemeinschaft gehörigen Deutschen Werke statt, um einerseits über die Verlängerung des internationalen Kartells, das mit dem 30. Juni 1886 sein Ende erreicht, sofern es Ende Dezember von irgend einem der kontrahirenden Theile gekündigt wird, zu berathen, und andererseits auch, um die vorbereitenden Schritte zur Verlängerung der Ende dieses Jahres ablaufenden Deutschen Schienengemeinschaft einzuleiten. Die Verhandlungen sind zweifellos von ausserordentlicher Wichtigkeit, und die daraus hervorgehenden Beschlüsse werden darüber entscheiden, ob auf eine Verlängerung des internationalen Kartells zu rechnen ist oder nicht. In den massgebenden Kreisen der Deutschen Schienenfabrikanten ist man nämlich nicht wenig verstimmt darüber, dass die Engländer sich die Lieferung eines weit über ihren Antheil hinausgehenden Quantums Schienen zu verschaffen gewusst haben, infolge dessen die Deutschen Werke nach dem vertraglichen Rechnungsverhältniss einen ganz bedeutenden Anspruch an die Englische Gruppe haben. Mit diesem rechnungsmässigen, nur auf dem Papier stehenden Anspruche kann natürlicher Weise den Deutschen Werken nicht gedient sein bei ihrem notorischen, ausserordentlich dringenden Arbeitsbedürfniss, und einzelne Werke drängen deshalb ganz entschieden darauf, dass sämmtliche auf denjenigen Theil des Weltmarktes, welchen die internationale Gemeinschaft Deutschland zur Mitbearbeitung überwiesen hat, sich darbietende Geschäfte so lange der Deutschen Gruppe überwiesen werden, bis ein wenigstens einigermassen angemessenes Rechnungsverhältniss hergestellt sei. Dieses Verlangen seitens einiger Deutschen Werke ist, gleichgültig, ob es den formalen Vertragsbestimmungen entspricht oder nicht, dennoch ganz entschieden berechtigt, da ja sonst der ganze Zweck der Gemeinschaft, die zur Vergebung gelangenden Geschäfte gleichmässig, nach den festgesetzten Prozentsätzen zu vertheilen, vereitelt würde. Hieran ändert auch der Umstand nichts, dass im Falle der Auflösung des Kartells der Pflichtsaldo in Gold abzulösen ist, denn der Deutschen Gruppe ist in erster Linie daran gelegen, für ihr Arbeitsbedürfniss Deckung zu finden. Wenn seitens Englands Werth auf den Fortbestand des internationalen Kartells gelegt wird, dann muss es sich den eben geschilderten Forderungen Deutschlands gegenüber entgegenkommend zeigen. Diese Erkenntniss scheint sich in den Englischen Kreisen allerdings schon insofern Bahn gebrochen zu haben, als seitens der Englischen Gruppe die Freigabe Indiens gefordert wird — ein in der That mehr als naives Verlangen, worauf von Deutscher Seite um so weniger eingegangen werden kann, als bei Festsetzung der auf die einzelnen Gruppen entfallenden prozentualen Antheile Indien mit in Rechnung gezogen worden ist, da andernfalls der Englische Antheil wesentlich geringer ausgefallen sein würde. Diese Englische Forderung macht auf uns den Eindruck, als solle sie dem Deutschen Verlangen nach Ueberweisung von Geschäften zum Zwecke der Ausgleichung des Rechnungsverhältnisses gegenüber ein Gegengewicht bilden, um bei den Verhandlungen über die Verlängerung des Vertrags in einer nicht gar zu ungünstigen Position zu erscheinen. Am 18. September findet in Ostende eine Versammlung sämmtlicher zur internationalen Gemeinschaft gehörigen Werke statt, auf deren Verhandlungen man gespannt sein kann.

Aus Sachsen.

Frequenz der Arbeiterzüge.

Die seit dem 7. April bez. dem 1. Juli d. J. auf den Strecken Klotzsche-Dresden-Neustadt und Potschappel-Dresden-Altstadt (Kohlenbahnhof) eingerichteten Arbeiterzüge (vergl. No. 29 S. 373 und No. 48 S. 623 d. Jahrg. unserer Zeitung) haben bisher eine ziemlich befriedigende Benutzung gefunden.

Für die Züge der Strecke Klotzsche-Dresden wurden verkauft:

	an Wochenbilleten zu je 10 Fahrten	an Wochenbilleten zu je 12 Fahrten	an Monatskarten	an Billeten IV. Klasse Klotzsche-Dresden u. v. v.
im April 7.—30. (mit 40 Zügen)	6	61	1	1 026
im Mai (mit 48 Zügen)	48	50	4	3 087
im Juni (mit 52 Zügen)	1	148	—	3 761
im Juli (mit 54 Zügen)	—	103	—	3 721

Hieraus resultirt für den Monat April eine Frequenz von durchschnittlich 36 Personen pro Zug, für Mai eine solche von 78, für Juni von 89 und für Juli eine solche von 80 Personen.

Für die 54 Arbeiterzüge der Strecke Potschappel-Dresden im Juli d. Js. wurden verkauft 78 Wochenbillete zu je 12 Fahrten, 5 Monatskarten, 1 347 Tourbillete und 74 Tagesbillete IV. Klasse Potschappel-Dresden (der Preis dieser Tagesbillete entspricht genau dem zweier Tourbillete, beträgt also 30 ₰), 91 Tourbillete IV. Klasse Potschappel-Plauen, 1 060 Tourbillete IV. Klasse Dresden-Potschappel und 26 dergl. Plauen-Potschappel. Es ergibt dies bei der Annahme, dass die an den letzten 5 Tagen des Monats gelösten 21 Wochenbillete nur zur Hälfte im Juli benutzt wurden, eine Frequenz von durchschnittlich 62 Personen pro Zug.

Auffällig ist, dass die weitaus grösste Mehrzahl der Arbeiter die theureren Billete IV. Klasse — bis auf die wenig benutzte Relation Plauen-Potschappel mit dem Preis von 10 ₰ kosten sie in allen hier fraglichen Relationen, auch bei Lösung von Tagesbilleten, 15 ₰ pro Fahrt — den nach dem Satz von 10 ₰ pro Fahrt berechneten, zu 6 Hin- und Rückfahrten innerhalb 10 Tagen gültigen Wochenbilleten und den verhältnissmässig noch billigeren Monatskarten für 4 ℳ vorgezogen hat. Es dürfte sich dies einestheils durch die Abneigung der Arbeiter, einen grösseren Betrag auf einmal zu verausgaben, und sodann dadurch erklären, dass die meisten während der guten Jahreszeit den Weg nach der Arbeitsstätte und zurück nach wie vor regelmässig zu Fuss zurücklegen und nur ausnahmsweise die Bahn benutzen. In den Wintermonaten wird die Frequenz zweifellos eine bessere werden.

Staatsvertrag über Gössnitz-Gera.

Aehnlich wie über die Eisenbahnstrecke Weida-Werdau (vergl. No. 64 S. 795 d. Jahrg. unserer Zeitung) ist jüngst (am 27. Juli d. Js.) auch über die Linie Gössnitz-Gera, welche bereits seit ihrer Eröffnung, d. i. seit Ende 1865, im Betriebe der Sächsischen Staatsbahnverwaltung steht, seit 1. Januar 1878 aber in das Eigenthum des Sächsischen Staates übergegangen ist, zwischen der Königlich Sächsischen Staatsregierung und den Regierungen der Länder, in welchen die Bahnstrecke liegt, d. i. des Herzogthums Sachsen-Altenburg und des Fürstenthums Reuss j. L., ein Staatsvertrag abgeschlossen worden. Nach demselben erklären sich die beiden letztgedachten Regierungen damit einverstanden, dass der Königlich Sächsische Staat das Eigenthum der Bahn erworben und den Betrieb derselben für eigene Rechnung übernommen hat. Die Altenburgische Regierung verzichtet auf das ihr vermöge ihrer früheren finanziellen Betheiligung an dem Unternehmen vorbehaltene Recht auf den Erwerb der Bahn für so lange, als dieselbe sich im Betriebe oder Besitze der Königlich Sächsischen Regierung befindet. Dagegen bedarf der Verkauf der Bahn ebenso wie die Uebertragung des Betriebes auf einen anderen Betriebsunternehmer der Zustimmung sowohl der Altenburgischen als auch der Reussischen Regierung. Die Landeshoheit ist in der üblichen Weise rücksichtlich der in ihren Gebieten belegenen Strecken gewahrt. Weiter sind u. a. die Projekte für neue Stationen etc. den betreffenden Territorialregierungen zur Prüfung vorzulegen, während zu Aufhebung bestehender Verkehrsstellen etc. deren Zustimmung einzuholen ist. Die Altenburgische Regierung wird nach Massgabe früherer Vereinbarung die Bahn nur mit der gesetzlichen Grundsteuer besteuern, die Reussische Regierung aber wird, so lange kein anderweites Abkommen zu Stande kommt, die Bahn nach Massgabe des antheilig auf die Reussische Strecke entfallenden Reinertrages zur Einkommensteuer heranziehen.

Projekt Wilsdruff-Nossen.

Schon in der letzten Ständeversammlung waren bei Gelegenheit der Berathung über die jetzt in Bau befindliche schmalspurige Sekundärbahn Potschappel-Wilsdruff (vergl. No. 35 S. 457 d. Jahrg. unserer Zeitung) mehrere Petitionen zur Sprache gekommen, die eine Verlängerung dieser Linie über Wilsdruff hinaus nach der Meissen-Döbeln-Borsdorfer Linie erstrebten. Ein Theil der Petenten wünschte die Ausführung in gerader Linie über Tanneberg theilweise entlang der Chaussee nach Deutschenbora bezl. im Triebischthal fort nach einem Punkt der Bahn zwischen Deutschenbora und Miltiz, ein anderer Theil aber erklärte die Ausführung der Bahn in einem südlichen Bogen über Mohorn-Reinsberg-Bieberstein durch das Muldenthal nach Nossen als die vortheilhaftere. Beide Kammern nahmen zu diesen Petitionen keine bestimmte Stellung ein, überwiesen dieselben vielmehr der Regierung insgesammt nur zur Kenntnissnahme.

Gegenwärtig wird nun von Mohorn aus unter Leitung des dortigen Ortsgeistlichen eine lebhafte Agitation für die letztere, Mohorn berührende Linie ins Werk gesetzt. Eine Petition an die Stände bezl. das Finanzministerium soll demnächst abgehen. Für diese allerdings längere und jedenfalls weit mehr Bau- und Betriebskosten beanspruchende Linie lässt sich geltend machen, dass sie weit zahlreichere und volkreichere Ortschaften berührt, als die nach Deutschenbora führende Linie und dass auch die in der Nähe von Mohorn etc. gelegenen umfänglichen Staats- und Privatwaldungen sowie die Steinbrüche bei Niederschöna und die bedeutenden Fabriketablissements an der Mulde der Bahn nennenswerthe Frachten zuführen würden.

Projekt Adorf-Hof.

Diese bereits in No. 55 S. 697 d. Jahrg. unserer Zeitung besprochene Linie soll nach dem neueren Projekt theilweise etwas nördlicher gelegt werden, um so noch die Sächsischen Ortschaften Ebmath und Posseck zu berühren. Man hofft jedenfalls auf diese Weise die Sächsische Regierung mehr für den Bau zu interessiren, zumal die beiden gedachten Ortschaften seinerzeit durch Eröffnung der Bahn Plauen-Eger viel von ihrem früheren Verkehr verloren haben. In Ebmath hat sich bereits ein bezügliches Komitee gebildet. Auch die Stadt Hof verspricht sich von dem neuen Projekt Vortheile, da sie hofft, durch dasselbe einen zweiten Bahnhof im Fabrikviertel zu erhalten.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz, Beschluss der Generalversammlung über den Verkauf an den Staat.

In der am 9. d. Mts. in Leipzig stattgehabten zweiten ausserordentlichen Generalversammlung, welche endgültig über die Kaufsofferte des Sächsischen Staates Beschluss fassen sollte — vergl. No. 50 S. 639 und No. 66 S. 819 Jahrg. 1885 dieser Zeitung — waren 989 Prioritäts-Stammaktien (à 600 ℳ) und 2726 Stammaktien (à 300 ℳ) vertreten. Nach längerer Debatte wurde die Annahme des Regierungsgebotes ungeachtet der warmen Befürwortung derselben durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrathes, Justizrath Richter, mit 810 000 ℳ gegen 601 200 ℳ abgelehnt. Für den Verkauf wurde u. a. geltend gemacht, dass die Sächsische Regierung an der Uebernahme der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn ein besonderes Interesse nicht habe, dass die Bahn durch den Betriebs-Ueberlassungsvertrag von der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen vollständig abhängig sei und vor allem, dass der Ausbau der in Aussicht genommenen Konkurrenzlinie Meuselwitz-Kieritzsch der Bahn wesentlichen Abbruch thun werde. Die Gegner des Verkaufs betonten ihrerseits, dass es sich nicht rechtfertigen lasse, das jetzt so lebhaft prosperirende Unternehmen für so billigen Preis (108 pCt. pro Stammaktie und 124 pCt. pro Prioritäts-Stammaktie) zu verschleudern, dass die Regierung wohl ein grosses Interesse an dem Besitz der Bahn habe, da sie sonst das Gebot nicht gethan haben würde und wie es sehr unwahrscheinlich sei, dass sie in der Linie Meuselwitz-Kieritzsch sich selbst eine Konkurrenzlinie bauen werde. Jedenfalls werde man erst abzuwarten haben, ob den Ständen wirklich eine entsprechende Vorlage gemacht werden würde. Der Antrag, den Aufsichtsrath zu ermächtigen, bei Mittheilung über den Verlauf der Generalversammlung die Geneigtheit derselben zu einem Verkauf für 113 pCt. pro Stammaktie und 130 pCt. pro Stamm-Prioritätsaktie auszusprechen, konnte aus formellen Gründen nicht zur Abstimmung gebracht werden. Doch ergab eine nach Schluss der Generalversammlung privatim vorgenommene Stimmenzählung, dass dieser Antrag die Majorität erlangt haben würde.

Gegenüber der Regierungsofferte werden danach pro Aktie (5 200 Stück à 300 ℳ) 15 ℳ und pro Prioritäts-Stammaktie (3 900 ℳ à 600 ℳ) 36 ℳ mehr beansprucht, wodurch sich der Kaufpreis im ganzen um 218 400 ℳ erhöhen würde.

Die Börsenkourse haben durch die Ablehnung eine Aenderung bisher nicht erfahren, vielmehr notirten die Aktien beider Gattungen in Leipzig am 8. und 10. September fast vollständig gleich d. i. mit 106,50 und 122,25—50 pCt.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Handelskammern pro 1884.

1. Mannheim.

Der Gedenktag der vor fünfzig Jahren — im Juli 1835 — erfolgten Einverleibung Mannheims in den Deutschen Zollverein lässt die Handelskammer einen Blick in die Vergangenheit werfen, aus der sie uns die Entwickelung von Mannheims Handel, aber auch den Wettstreit zwischen Dampfboot und Dampfross um die Oberherrschaft im Verkehrsleben der Rheinlande vor Augen führt.

Im Anfang des 17. Jahrhunderts, als die Schwesterstädte Strassburg, Köln, Heilbronn, Frankfurt und besonders Mainz schon blühende Handelsplätze waren, noch ein für die Schifffahrt und den Handel unbedeutendes Dorf, erhielt Mannheim erst 1805 bei seinem Uebergang aus der Kurpfälzischen an die Grossherzoglich Badische Regierung die Speditionserlaubniss. Zugleich mit dem Anschluss an den Zollverein wurde 1835 der Bau eines Rheinhafens in Angriff genommen. Im Jahre 1840 wurde die Eisenbahnlinie zwischen Mannheim und Heidelberg eröffnet, die 1843 bis Karlsruhe weitergeführt wurde; von diesem Jahre an wurde auch der Unternehmungsgeist reger und es begannen Dampfschiff und Lokomotive ihre Kräfte zu messen. Das Jahr 1853 brachte zwar eine Erweiterung des Rheinschleusenhafens und den Umbau des Neckarhafens, der durch eine Schienenbahn mit dem Hauptbahnhof in Verbindung gesetzt wurde, doch schon wenige Jahre später konnte man sich nicht mehr der Einsicht verschliessen, dass die Rheinschifffahrt oberhalb Mannheim die frühere Bedeutung, welche sie vor dem Baue der Eisenbahnen am Oberrhein hatte, nicht wieder erlangen könne. Von jetzt ab wurde Mannheim Knotenpunkt für die den Rhein heraufkommenden Waaren zwischen diesem und den Badischen und anderen Süddeutschen Bahnen. Bald machten jedoch die Eisenbahnen der Schifffahrt auch den Verkehr des Mittel- und Unterrheins streitig und erst die Aufhebung der Rheinzölle machte den Wasserverkehr vom Jahre 1867 ab wieder bedeutender als in den Vorjahren und erleichterte ihm den Kampf mit der Schienenstrasse. Die fortwährende bedeutende Zunahme der Erzeugung und des Verbrauchs fast aller beweglichen Güter, deren Anforderungen weder die Wasserstrasse allein noch die Eisenbahnen für sich hätten genügen können, liess nun ein gewisses Gleichgewicht in der Theilung der Arbeit, welche sich seit den letzten Jahrzehnten zwischen der Flussschifffahrt des Rheines und der Schienenstrasse zu beiden Seiten dieses Wasserweges vollzogen hatte, eintreten, so dass nunmehr beide ihre wirthschaftliche Aufgabe, die hohe Bedeutung des Rheinthales für den Weltverkehr aufrecht zu erhalten und zu erhöhen, in gegenseitiger Ergänzung erfüllten.

Eine Bestätigung des Gesagten möge man der hier folgenden Zahlenzusammenstellung entnehmen.

Der Wasserverkehr war von 923 899 Meterctr. im Jahre 1828 auf 2 269 070 Meterctr. im Jahre 1850 gestiegen; über den Eisenbahnverkehr liegen uns erst vom Jahre 1855 statistische Angaben vor und zwar betrug:

im Jahre	der Eisenbahnverkehr	der Wasserverkehr
	Metercentner	Metercentner
1855	1 302 300	1 948 388
1860	2 183 100	2 418 874
1865	4 721 000	3 684 880
1870	3 388 748	4 150 647
1875	7 678 358	7 719 914
1880	7 054 554	9 630 643
1884	11 772 281	16 025 984

Der im Jahre 1867 erfolgten Verbindung Mannheims durch eine Schienenstrasse über die Rheinbrücke mit Ludwigshafen folgte 1870 die Eröffnung der Rheinthalbahn zwischen Mannheim und Karlsruhe, 1874 der Ersatz der Güterexpeditionen am Rhein- und Neckarhafen durch den Central-Güterbahnhof und endlich 1879 der direkte Anschluss über Frankfurt a/M. nach Norddeutschland durch Eröffnung der Strecke Waldhof-Mannheim-Neckarvorstadt.

Schon im Jahre 1875 wurden gewisse, nach Oesterreich bestimmte Kolonialwaaren, namentlich Kaffee, der Wasserstrasse des Rheins durch günstigere Frachtsätze für den Transit auf den grossen Eisenbahnlinien zwischen den Nordseehäfen und den südöstlichen Binnenplätzen und durch die zunehmende Benutzung des Suezkanals entzogen; noch mehr trat dies zu Tage, seitdem die jüngsten Oesterreichisch-Ungarischen Differentialzölle in Geltung gekommen sind. Hatte ferner die Handelskammer gehofft, für den Schienenweg über den Gottbardpass und den Hafen von Genua ein wichtiger Zwischenplatz am oberen Ende des Rheinstroms zu werden, so beschränkt dieser Hafen von Jahr zu Jahr mehr den Handel Mannheims in den wichtigsten und an Menge bedeutendsten Handelsartikeln nach der Schweiz und sogar nach einem Theile von Süddeutschland. Die Arlbergbahn ist nicht weniger geeignet, bezüglich der Schweiz gleiche Ergebnisse für Oesterreichisch-Ungarische Erzeugnisse zu zeitigen. Endlich versuchen die Hansastädte die ausschliessliche Versorgung der Rheinlande und Südwestdeutschlands mit überseeischen Erzeugnissen und die Ausfuhr aus diesen Theilen Deutschlands über den Seeweg von dem Rheine ab und mit Hilfe der verstaatlichten Bahnen an sich zu ziehen.

Ausserordentlicher Anstrengungen werde es bedüfen — wie die Handelskammer überzeugt ist — um gegen diese übermächtigen Einflüsse obzusiegen. Ueber das Verhältniss der bedeutenderen Badischen Eisenbahnstationen in den Jahren 1878 bis 1883 hinsichtlich des Güterverkehrs gibt nachstehende Tabelle Auskunft. Es betrug nämlich der Güterverkehr

der Stadt	1878	1879	1880	1881	1882	1883
	t	t	t	t	t	t
Mannheim . .	775 245	813 188	836 546	888 729	936 339	1 016 518
Basel . . .	332 324	343 826	300 293	354 936	357 634	355 994
Karlsruhe (Hauptbahnhof) .	116 234	124 800	134 341	136 843	150 389	155 870
Heidelberg (Bahnhof) .	112 300	122 215	126 114	129 153	128 947	149 574
Freiburg . .	103 318	115 749	122 365	120 328	125 726	129 708
Bruchsal . .	84 676	74 931	63 318	62 755	58 486	65 069
Kehl	72 981	68 731	74 492	75 444	81 886	75 623
Konstanz . .	69 479	82 992	78 179	79 233	90 305	91 881
Pforzheim . .	67 815	65 509	59 778	58 704	63 478	66 649
Rheinau . .	51 864	60 157	71 809	68 539	84 187	102 897
Waldshut . .	47 095	64 861	110 378	202 773	106 789	125 942

Der Station Mannheim ist demnach auch 1883 ein ganz erheblicher Theil der Verkehrszunahme der Staatsbahnen zugefallen. In nennenswerther Weise betheiligt an der Zunahme sind ferner die Stationen Heidelberg (Bahnhof), Waldshut, Waghäusel, Rheinau und Bruchsal, während die Stationen Basel und Kehl einen jedoch nicht wesentlich ins Gewicht fallenden Rückgang aufweisen. Da diese Zahlen indessen die Gewichtssummen für die zur Versendung kommenden Dienstgüter, von denen für Mannheim etwa 102 000 t Dienstkohlen in Betracht kommen, nicht enthalten, so würde die Berücksichtigung derselben ein noch bedeutend günstigeres Ergebniss für Mannheim liefern.

Die Verkehrszunahme desselben erstreckt sich namentlich auf Kohlen und Holz, in geringerem Masse auch auf die Beförderung von Steinen und Salzen. Auch für Getreide ist nur eine geringe Zunahme festgestellt, da der erheblichen Vergrösserung des Getreideversands nach Badischen Stationen eine nahezu ebenso beträchtliche Verminderung in den direkten Getreidesendungen gegenübersteht. Abgenommen haben die Gewichtsmengen der Mehl- und Mühlenfabrikate bezw. Gyps.

Der Güterverkehr Mannheims im Jahre 1884 betrug 1 291 971 t Güter, von denen auf die Grossherzoglich Badische Eisenbahnstation 1 177 228 t, auf den der Hessischen Ludwigsbahn gehörigen Central-Güterbahnhof 88 461 t und Station Neckarvorstadt 26 282 t entfallen. Dies ergibt gegen das Vorjahr eine Zunahme von 275 453 t oder 21,3 pCt.

Der Verkehr der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen an Fracht- und Eilgut betrug im Jahre 1884 nach bezw. von der Pfalz oder weiter 164 525 t, nach bezw. von der Main-Neckarbahn und darüber hinaus 67 483 t, nach bezw. von der Haupt- und Rheintbalbahn oder weiter 713 374 t und endlich nach bezw. von der Odenwaldbahn und darüber hinaus 195 007 t.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von Hermann Claudius.

1. Von Newyork nach Albany.

Donnerstag den 13. August 1885 früh 7.50 brachen wir von zu Hause auf; das Wetter war sehr schön, doch heiss und schwül. Ohne eine Minute Aufenthaltes unterwegs gelangten wir per Hochbahn und die 23. Strassen-Pferdebahn nach 45 Minuten an den Pier der Dayline (Fuss 22. Strasse, Northriver); die Entfernungen in Newyork sind ja beträchtlich und leicht ist es, einen Zug, ein Boot zu versäumen, weil Aufenthalte nur zu gewöhnlich sind.

Nach einigen Minuten Wartens kam präzis 9 Uhr eines der mächtigen Boote mit drei Schornsteinen von der Dayline in Sicht — es war die „Albany", jenes Schiff, mit welchem wir im vorigen Jahre von Newburgh nach Newyork gefahren waren, und uns genau so pünktlich bis hinauf nach der Hauptstadt des Staates Newyork, Albany, brachte, wie voriges Jahr der „C. Vibbard" nach Newburgh.

Vom Flusse aus konnte man die provisorische Gruft Grant's im Riverside Parke nicht erblicken, wohl aber die Masten mit den Trauerflaggen und das ganz in der Nähe befindliche Clermont House, ein altes Gasthaus, welches vollständig in schwarze Stoffe eingehüllt war. Dasselbe diente während des Begräbnisses als Hauptquartier des Präsidenten Cleveland.

Die Gegend und die Sehenswürdigkeiten bis hinauf nach Newburgh kennt der geehrte Leser bereits, am Stromkingfelsen und am gegenüber liegenden Breakneck Mountain konnte ich noch keine Spur vom Beginne des Brückenbaues bemerken. Vor nicht langer Zeit wurde der Bau auf's neue beschlossen, das Geld scheint jedoch noch zu fehlen.

Newburgh gegenüber liegt Fishkill Landing, zusammenhängend mit Fishkill on Hudson; man erblickte jenes riesige Ferryboot, welches 18 beladene Frachtwaggons aufzunehmen im Stande ist, in seinem slip.

12.20 Nachm. legte unser Boot in Newburgh an. Selbstverständlich stiegen viele aus, um Washington's Headquarters zu besichtigen, und mit dem zu Thal fahrenden „C. Vibbard" heimzukehren.

Bekanntlich entdeckte Hendrick Hudson im September 1609 den Fluss, welcher seinen Namen trägt; sein Schiff hiess „Half Moon" (Halbmond) und er segelte mit demselben bis hinauf nach Albany, d. h. dorthin, wo es jetzt steht. Daselbst angelangt überzeugte er sich, dass er einen mächtigen Fluss entdeckt habe, bisher vermeinte er, wegen der weit hinaufreichenden Ebbe und Fluth in einem Meeresarme zu segeln.

Nicht weit oberhalb Newburghs, auf dem Westufer, befindet sich ein flacher Felsen, welcher mit Cedern bewachsen ist; dieser Felsen trägt den Holländischen Namen „Duyvels Dans Kamer", des Teufels Tanzkammer. Hudson sammt Gefährten wohnten daselbst einem Indianischen „pow-wow" bei, einem höllischen Nachtfeste, woher jedenfalls der Name des Felsens stammt.

Etwas gegen Norden, auf dem Ostufer, liegt Locust Point, unfern von Poughkeepsie; in Locust Point befindet sich die Villa des allbekannten, nunmehr verstorbenen Professors S. F. B. Morse.

Um 1.7 N. legte die „Albany" an der 75 Engl. Meilen von Newyork entfernten City of Poughkeepsie, genannt Queen City of the Hudson, an. Die Stadt hat 20 000 Einwohner. Die Entfernung nach dem angesehensten Institute für Mädchen in den Vereinigten Staaten, „Vassar College", beträgt etwa 1½ Englische Meile.

An der Uferlände lagen zahlreiche Dampfer aller Gattungen, die meisten vermuthlich zum Schleppen von Kanalbooten bestimmt. Wir begegneten derlei Schleppen oft und überholten solche mehrmals. Thalwärts sind die Kanalboote meist mit Getreide oder Bretter beladen, zu Berge gehen sie leer. Ein Steamer schleppt ganze Inseln nicht etwa kleiner Frachtboote. Begünstigt wird dieses Schleppen durch Ebbe und Fluth; alle 6 Stunden ändert sich die Richtung des Stromes. In Poughkeepsie bemerkte ich, während das Schiff angeheftet war, dass der Schaum, welchen die Räder erzeugt hatten, gen Norden schwamm.

In den Blättern standen haarsträubende Berichte über Wolkenbrüche und Cyklone, welche Tags zuvor, am 12. August, die Umgegend von Saratoga beschädigt oder verwüstet hatten. Kirchthürme, Kirchen, Häuser wurden umgeweht, starke Bäume aus der Erde herausgedreht, die Hudsonriverbahn war unfahrbar gemacht worden, der Hudsonriver sah daher bereits bei Poughkeepsie ganz braun aus.

Hier beginnen die Eishäuser, wahrscheinlich weil das brakische Wasser aufhört. Es ist erstaunlich, welch' ungeheure Massen von Eis von Poughkeepsie bis Albany im Winter geschnitten und eingelegt, im Sommer nach allen Richtungen hin, vornehmlich aber nach Newyork, Brooklyn etc. versendet werden. Selbst im Winter braucht man viel Eis, bekommt man ja selbst in jener Jahreszeit kein Glas Trinkwasser im Restaurant, ohne dass ein Stück Eis darin schwimmt, reines Gift für den Magen. Im Sommer braucht aber eine jede Haushaltung Eis so nothwendig, wie irgend ein Heizmaterial im Winter, denn Speisegewölbe, Speisekammern gibt es hier nicht, oder doch höchstens in den wenigen Palästen, welche aus soliden Quadern gebaut wurden und Leuten wie Vanderbilt, Gould gehören. Gewissheit habe ich aber nicht. Die „Icebox" findet man in der bescheidensten Haushaltung und die unsrige fasst etwa 30—40 Pfund Eis. Täglich, mit Ausnahme des Sonntags, kommt der „iceman" und bringt einen Block von etwa 25 Pfund und Sonnabends von fast doppelter Grösse, so dass Montag Nachmittags oft noch ein Stück von 10 Pfund übrig ist. Die Abonnementspreise sind verschieden, werden durch die Eisgesellschaften im Vereine bestimmt. Voriges Jahr zahlten wir 40 Cents die Woche, dieses Jahr ist das Eis trotz des starken Frostes theurer, 50 Cents für dieselbe Zeit. Auch richtet es sich darnach, wer das Eis bezieht. Private erhalten solches (alles ungefähr, denn wirklich gewogen wird im Kleinverkehre nicht) 100 Pfund für 40 Cents; 150 Pfund für 50 Cents; Fleischer 100 Pfund für 20 Cents; andere Geschäftsleute 100 Pfund für 25 Cents. Fleischer müssen aber mindestens 1 000 Pfund auf einmal nehmen (one carload). Bierbrauer hatten meist ihre eigenen Eishäuser, jetzt schaffen sie Kaltluftmaschinen an.

Im Sommer sieht man den ganzen Tag über ungeheuer viel Eiswagen von Haus zu Haus fahren. Das Hudsonriver-Eis ist schön homogen, durchscheinend. Es gibt auch Eis aus Grönland und unser Eismann (ein Deutscher) kaufte eines Tages solches von einem eben angekommenen Segelschiffe, machte aber schlechte Geschäfte, denn es zersprangen ihm die Schollen beim Zerhauen in kleinere Stücke, und selbstverständlich mochten die Abonnenten solche Brocken nicht haben; er will an diesem Tage 4 Dollar verloren haben.

Dort oben am Hudson schneidet man das Eis mit Dampf-Cirkularsägen auf dem Flusse in Blöcke, fischt sie heraus und schiebt sie in die unmittelbar am Flusse stehenden Eishäuser; ja, es sind derlei auf kleinen Inselchen, auf Piloten mitten in den Fluss gebaut, was sehr bequem ist. Das Eis wird nun nach Eröffnung der Schifffahrt auf Eisbarken geladen; im Vorbeifahren sahen wir diese Arbeit verrichten; auf langen Rutschen gleitet Block um Block (cake) in die angeheftete Eisbarke, auf welcher das Eis in Stroh, Sägespäne oder derlei verpackt wird; eine Windmühlpumpe hebt das Schmelzwasser aus dem Schiffsraume.

Dutzende von solchen Barken werden mittelst kleiner Dampfer stromabwärts geschleppt; so trafen wir dicht bei New Paltz Landing, gegenüber Poughkeepsie, den Dampfer „Cayuga" mit vielen Barken im Schlepptaue. Die Eisenbahnen befördern das Hudsonriver-Eis weit landeinwärts. Im Winter auch nach Newyork, so dass Eis, vornehmlich zu Wasser, wahrscheinlich gleich nach Kohlen und Getreide rangirt, denn ich bezweifele, dass selbst Ziegelsteine dem Gewichte nach so massenhaft transportirt werden wie Eis.

Wenn der Fleischer für 10 Centner 2 Dollar, also für die Tonne von 2 000 Pfund 4 Dollar zahlt, so kann man sich vorstellen, welch' ungeheure Geldsummen täglich in Newyork, Brooklyn, Jersey City, Hoboken, Staten Island allein für Eis ausgegeben werden. Ich sehe oft selbst die ärmsten Leute, welche eigene Wirthschaft führen, Sonnabend Abend für 5 oder 10 Cents Eis kaufen.

Gegen Nordwesten erblickten wir die romantischen Catskill Mountains, 4 000 Fuss hoch. Dortselbst befinden sich viele Hotels, und es gilt dieses Gebirge als ein sehr gesunder Aufenthaltsort für Fieberkranke. Wir freuten uns darauf, die Berge später in der Nähe zu sehen, denn sie liegen nicht allzuweit vom Flusse entfernt. Es sollte nicht sein. Der Tag war bis jetzt drückend heiss gewesen, und von Südwest, West, Nordwest her rückten Unwetter heran.

Die Schiffsglocke gab zwei scharfe Töne von sich, und Matrosen zogen das Sonnenzelt auf dem Vordertheile des Schiffes ein.

„Esopus Island" ist eine liebliche Insel; „Wildercliff", eine Kapelle mitten im Wasser, wurde von einem Geistlichen, Reverend Freeborn Garrettson, erbaut und dicht dabei, stromaufwärts, liegt eine ganz kleine zweite Insel, umgeben von einer Wiese grüner Wasserpflanzen. Solcher Inselchen und Klippen gibt es sehr viele im Hudsonriver, und obwohl die meisten durch kleine Leuchtthürme, Gebäude, Baken gekennzeichnet sind, so laufen doch der Schiffe genug auf.

Rhinecliff, welches auf dem Ostufer, Rondout (Westufer) gegenüber liegt, erreichten wir um 2 Uhr N. Rondout, jetzt City of Kingston genannt, hat 20 000 Einwohner und ist Terminus der Ulster and Delaware R. R., Walkill Valley R. R. und des Delaware and Hudson Kanals, wie auch Station der Westshorebahn und Abgangspunkt nach den südlichen Catskillbergen, demnach ein bedeutendes Verkehrscentrum.

Das Schiff legt jedoch gegenüber in Rhinecliff an und ich beobachtete, 90 Engl. Meilen von Newyork, immer noch die nach Norden gerichtete Strömung.

Die Ufer sind hier ausserordentlich lieblich und Rondout liegt herrlich in ein Seitenthal gebettet, dass sich das Auge kaum losreissen kann.

Die Schaufeln fingen an zu arbeiten und der Regen begann zu fallen. Nun konnte man sich die Details des Schiffes mit Musse ansehen. Auf welche Weise dem Publikum bittere Pillen verzuckert werden, geht aus folgendem Anschlage in den meisten Salons hervor (es gibt deren nämlich eine ganze Menge):

„Gentlemen will not smoke here, others must not", d. h. frei übersetzt: „Anständige Männer werden hier aus eigenem Antriebe nicht rauchen, Rüpel dürfen es nicht".

Rauchen darf man nur auf dem obersten offenen Deck, auf dem vorderen Deck, wo sich das Sonnenzelt befindet, wenn es nicht regnet, dicht dahinter in dem Salon, welcher bis zur Maschine reicht und unter demselben, wo ein Schankzimmer nebst Weinsalon und Barbierstube ist. Ja, es gibt selbst auf diesen Flussdampfern Barbierstuben! Die Staterooms (Privatkabinen, welche extra bezahlt werden müssen), sind sehr gross, hell, luftig. Die Haupttreppe vom Vorplatze der Speisesalons (hinteres Hauptdeck) hinauf in den grossen, prächtigen etwa viertheiligen Hauptsalon in der Mitte des Schiffes ist architektonisch schön. Der Salon besteht aus grösseren und kleineren

Räumen, welche um die Maschine herum liegen. Cylinder und Pleuelstange nehmen demnach viel Raum weg, was bei anderen als Balanciermaschinen nicht der Fall wäre.

An einer der Mittelwände hängt ein sehr schönes Bild, die „White Mountains“ darstellend, von J. F. Cropsey; unter dem Bilde steht eine mit Plüsch überzogene Bank, über der Bank befinden sich im obersten Deck „sky lights“, Glasprismen. Der Regen wurde wahrhaft furchtbar, es war ein kleiner Wolkenbruch, die oberen Decks begannen Wasser durchzulassen, das hintere durch permanente Struktur von oben geschützte, sonst offene Deck über den Speisesalon, eine Verlängerung des schönen Mittelsalons, wurde vom seitwärts hereingepeitschten Regen überschwemmt, die beiden Skylights liessen Wasser durch und, horribile dictu, in diesem hochfeinen Salon erblickte man bald darauf unter dem kostbaren Gemälde zwei simple Holzeimer mit untergelegtem Papiere auf dem Plüschsofa, um das durchsickernde Regenwasser aufzufangen.

Blitz und Donner begannen und trotz dessen, dass hier der Fluss nicht sehr breit ist, sah man das östliche Ufer garnicht, vom westlichen nur einen schwachen Schatten. Ein Blitz schlug kaum 200 bis 300 Fuss vom Schiffe in das Wasser, die Fortpflanzung des Schalles in einer Sekunde zu 1 000 Fuss angenommen. Des anderen Tages las ich in einem Newyorker Blatte, welches ich in Albany kaufte, dass mehrere der Eishäuser, welche wir eben passirt hatten, durch jene Blitze in Brand gesetzt wurden. Uebrigens sahen wir die Brandruinen eines solchen Hauses, welches früher einmal niedergebrannt war, am Ufer.

Bei Tivoli, 100 Engl. Meilen von Newyork, liess der Regen etwas nach; die auf dem Ostufer laufende Newyork Central and Hudsonriver R. R. ist in dieser Gegend in der Länge von mehreren Englischen Meilen über einen langen Steindamm geführt, welcher Buchten durchschneidet und parallel mit der Flussachse läuft. Die abgeschnittenen Buchten sind theilweise sehr breit und gleichen kleinen Seen. Im Flusse werden die Inseln zahlreicher, ein angenehmer Anblick für das Auge des Touristen, unangenehme Erscheinungen für den Schiffer.

Der Regen nahm 3.5 N. wieder furchtbar zu. Die armen Passagiere, welche in Catskill Village, Westufer, 111 Engl. Meilen von Newyork, aussteigen mussten, waren zu bedauern, sie kamen in einen starken Guss; obwohl die Entfernung vom Schiffe bis zum Bahnhofe nur wenige Schritte beträgt, so wurde doch eingeweicht, wer keinen Regenmantel hatte. Catskill Village ist der Terminus der Catskill Mountain Railway, auch Station der Westshorebahn, welche bisher immer am Westufer des Hudsonriver dahinläuft, wie die Newyork Central and Hudsonriver R. R. am Ostufer.

City of Hudson, Ostufer, 115 Engl. Meilen von Newyork, erreichten wir 3.40 N. Mitten auf dem Flusse steht ein kleiner Leuchtthurm, bereits der zweite, abgesehen von der Kapelle. Das Wasser strömte immer noch gegen Norden.

Längs des Ufers erblickt man häufig im Flusse schmale Dämme, an deren Enden Eishäuser stehen; es ist mir nicht klar, ob diese Dämme gebaut wurden, um ruhiges Wasser zur besseren Eisbildung zu erzeugen, oder ob es schwache Versuche einer Flusskorrektion sind und man die Eishäuser der guten Gelegenheit halber anlegte.

Viele Baken, deren mehrere mit Laternen für die Nacht versehen sind, zeigen die Gefahren an, welche der Schifffahrt hindernd in den Weg treten.

Dort, wo die vier Counties: Albany, Rensselaer, Columbia und Greene im Flusse zusammenstossen, liegt die Bäreninsel (Beeren oder Bear Island); auf dieser befand sich das „Castle of Rensselaerstein“, von welchem aus der Voigt des Killian Van Rensselaer, Namens Nicholas Kroon, s. Z. auf eigenthümliche Weise Zoll von den passirenden Schiffen einhob. Er zwang die Schiffer bei Strafe des Zusammenschiessens mittelst seiner Kanonen im Falle der Weigerung, die Flagge zu senken und Tribut zu zahlen.

Ob Van Rensselaer dazu berechtigt war, finde ich nicht verzeichnet. Jedenfalls trägt noch ein See, ein County und Verschiedenes um Albany herum seinen Namen. Er war jedenfalls eine „hervorragende Persönlichkeit“.

Der „Shad“ ist eine Art Seekarpfen; sein Fleisch ist delikat, aber leider hat er so viele Gräten, dass man ihn Ambrosia mit Stecknadeln nennt. Dicht vor Albany liegt „Shad Island“, ein alter Fischereigrund der Ureinwohner, welche man hinwegcivilisirt hat.

Um 5.47 N. heftete man unser Boot in Albany an; wir brauchten daher zu 142 Engl. Meilen (Fuss 22. Strasse Newyork bis Albany) 8 Stunden 47 Minuten inklusive Aufenthalte, deren das Boot an Dienstagen und Donnerstagen mehr hat, als an anderen Tagen. Sonntags verkehren diese Dayline Steamer nicht.

Die Bruttogeschwindigkeit der „Albany“ war demnach 16,1 Engl. Meilen pro Stunde, wobei zu bedenken ist, dass stundenlang ein heftiger Wind rechtwinklig oder sogar zeitweise in einem spitzen Winkel von vorn auf das hohe, viel Fläche darbietende Schiff drückte, der Vortheil des Fluthstromes also mindestens ausgeglichen wurde. (Fortsetzung folgt.)

Japanische Eisenbahnen.

Am 16. Juli fand die Eröffnung der neuen Strecke der „Nipon-Eisenbahn“ statt, womit dieselbe bis Utsunomya, 67 Englische Meilen von Tokio, dem Verkehre übergeben erscheint; doch ist der etwa 1 500 Fuss breite Tonegawa-Fluss noch nicht überbrückt, sondern muss in einer Fähre übersetzt werden. Die Eisenbahnen scheinen angesichts der vielen Wasserstrassen und Küsteneinschnitte auf die Entwickelung des Handelsverkehrs in Japan keinen entscheidenden Einfluss üben zu sollen. Doch erleichtern sie immerhin die Verbindungen und beschäftigen gegenwärtig viele Hände, was für den Augenblick das wichtigste ist, da alle Erwerbsquellen mehr und mehr versiegen.

Der durch den letzten Taifun und durch Ueberschwemmungen in Central-Japan verursachte Schaden hat alle Befürchtungen weit übertroffen. In der Stadt Osaka und ihrer Umgebung sind Tausende menschlicher Leichen aufgefunden worden, 32 Dörfer wurden ganz weggeschwemmt, viele andere theilweise und unzählige Brücken und Wege sind zerstört. Die Verheerungen in den Saaten und Theepflanzungen sind auf 10 Millionen Dollar veranschlagt. Im ganzen Lande wird gesammelt, um die überlebenden Opfer der grauenhaften Katastrophe vor dem Hungertyphus zu retten. Am 26. Juli begab sich der Mikado in Begleitung mehrerer Minister nach den am schwersten heimgesuchten Gegenden.

Präjudizien.

v. O. **Preussischer Immobiliar-Kaufstempel beim Verkauf von Strassenbahnanlagen.** Beim Verkauf einer Strassenbahnanlage, bestehend in dem auf dem dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dienenden Strassenterrain festgelegten eisernen Gleisen ist in Preussen der Immobiliar-Kaufstempel von 1 pCt. nicht zu entrichten, weil diese Anlage weder als ein Grundstück, noch als unbewegliches Zubehör eines solchen anzusehen ist. Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter stellt zunächst thatsächlich angriffsfrei fest, dass die Strasseneisenbahn selbst unabhängig von den sogenannten Depotgrundstücken, auf denen das Betriebsmaterial — Pferde oder Lokomotiven und Wagen — aufbewahrt werde, besteht, dass der nicht unbedingt nothwendige Anschluss an dieselben sich beliebig verändern und der Aufbewahrungsort verlegen lasse, ohne den Betrieb der Bahn zu beeinflussen und dass letztere sich als Hauptsache zu dem Betriebsmaterial als Nebensache verhalte, weshalb auch die Depotgrundstücke selbst nicht nothwendig seien zum Betriebe und der Bahninhaber sie nicht eigenthümlich zu besitzen brauche. Unter diesen Voraussetzungen kann die Strasseneisenbahnanlage nach den §§ 42 u. 46 I. 2 Preuss. Allg. L.-R.'s weder als ein Bestandtheil, noch als ein unbewegliches Pertinenzstück jener Grundstücke in Betracht kommen. Aus § 108 a. a. O. folgt, dass sie auch nicht ein Zubehör des im fremden Eigenthum befindlichen Strassenterrains sein kann, auf dem sie angelegt ist. Der Berufungsrichter kennzeichnet sodann die Strasseneisenbahnanlage zwar nach § 6 a. a. O. als eine unbewegliche Sache und als ein Bauwerk auf fremdem Grund und Boden; er spricht ihr aber die Eigenschaft eines Immobile im Sinne des massgebenden § 5 des Preussischen Stempelgesetzes vom 7. März 1822 um deswillen ab, weil ihre Verbindung mit dem — fremden — Grundstück nicht von rechtlicher Dauer ist und nicht mit einem dinglichen Rechte des Bauenden, sondern allein auf einem vorübergehend auf bestimmte Zeit durch Vertrag eingeräumten persönlichen Rechte beruht. Dieser Ansicht ist beizustimmen, weil die Annahme eines Zubehör nicht Platz greift und das Strassenbahngleise nicht den Grundstücken und Grundgerechtigkeiten, von denen allein der bezogene § 5 a. a. O. redet, beizuzählen ist.“ (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 2. Juli 1885 in S. Preuss. Steuerfiskus wider Crefeld-Uerdinger Lokalbahn. Rep. 95/85; Dr. Auerbach, Entscheid. Bd. 11 S. 271.)

Miszellen.

Estiennescher Farbschreiber.

Das neueste Beiheft zum Postamtsblatt („Archiv für Post und Telegraphie“) enthält Mittheilungen über den in die diesseitige Telegraphie eingeführten „polarisirten Farbschreiber von Estienne“. Die aus wagerecht liegenden Punkten und Strichen gebildete Morseschrift ist mit dem Uebelstande behaftet, dass sie auf dem Papierstreifen sehr gestreckt erscheint und ihre Darstellung ein verhältnissmässig grosses Zeitmass erfordert. Der erstere Umstand beeinträchtigt die Uebersichtlichkeit der Schrift und erschwert deren Ablesen, der letztere vermindert die Leistungsfähigkeit des Morseapparats in erheblichem Masse. Dazu kommt, dass die Erzeugung einer gleichmässigen Morseschrift eine gewisse Fertigkeit und Gewandtheit des den Apparat bedienenden

Beamten erfordert, die nicht ohne längere Uebung erreicht werden können. Das wesentliche des von Ed. Estienne in Paris herrührenden Apparats besteht darin, dass die Elemente der Morsezeichen — Striche und Punkte — durch eine Schreibvorrichtung besonderer Art senkrecht auf den Papierstreifen gestellt werden und die Darstellung des Strichs nicht mehr Zeit als die des Punkts erfordert. Striche und Punkte werden durch je einen Strom von entgegengesetzter Richtung telegraphirt, zu deren Erzeugung eine Doppeltaste dient. Estienne erhält mit seinem Apparat eine Schrift, welche mit der des Steinheil'schen Nadeltelegraphen, des ersten elektromagnetischen Drucktelegraphen, grosse Aehnlichkeit hat. Mit dem Apparat von Estienne sind im Laufe der Jahre 1883 und 1884 auf ober- und unterirdischen Leitungen des Reichstelegraphengebiets umfassende Versuche angestellt worden, deren Ergebnisse so befriedigend ausgefallen sind, dass die Reichs-Telegraphenverwaltung sich zur theilweisen Einführung des neuen Apparats entschlossen und zu dem Zwecke von dem Erfinder die Berechtigung erworben hat, hundert vollständige Apparatsätze bei Deutschen Fabrikanten anfertigen zu lassen. Das vollständige Estienne-Apparatsystem besteht aus der Doppeltaste als Geber, dem polarisirten Farbschreiber als Empfänger, dem Galvanoskop, dem Blitzableiter, letztere beiden als Hilfsapparate. Die Leistungsfähigkeit der drei Apparatsysteme Morse, Estienne, Hughes verhält sich etwa wie 3 : 4 : 5. Nach den bisherigen sehr günstigen Erfahrungen ist der Estienneapparat als eine wesentliche Vervollkommnung der Morse'schen anzuerkennen, namentlich wird derselbe für Leitungen mittlerer Belastung, für welche die Leistungsfähigkeit des Morseapparats nicht mehr genügt, die Einstellung eines Hughesapparats aber nicht gerade erforderlich ist, gute Dienste leisten und so gewissermassen zwischen diesen beiden Systemen das Mittelglied bilden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Fahrplanbekanntmachungen.

Fahrplan vom 1. Oktober 1885.

Der gegenwärtige Fahrplan bleibt auch für die Winterperiode 1885 in Kraft.

Königliche Militäreisenbahn. (1918J)

II. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. kommt für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a/M., Hannover, Altona, der Braunschweigischen, Paulinenaue-Neuruppiner, Wittenberge-Perleberger und Priegnitzer Eisenbahn unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze in den Tarifen vom 1. Juli 1878 und 1. Januar 1883 ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung. Durch denselben werden die bisherigen Frachtsätze in den meisten Relationen ermässigt. Geringe Erhöhungen treten im allgemeinen nur in wenigen Relationen für einzelne Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, Frankfurt a/M. und Hannover ein. Die erhöhten Frachtsätze kommen erst vom 1. November d. J. ab zur Anwendung. Exemplare des Tarifs sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 14. September 1885. (1919)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Eisen und Stahl des Spezial-Tarifs II in Wagenladungen von 10 000 kg von Brebach nach Cronberg ist mit Gültigkeit vom 5. d. Mts. der Frachtsatz von 0,94 ℳ pro 100 kg zur Einführung gekommen.

Das Nähere ist auf der betreffenden Expedition zu erfahren. (1920)

Frankfurt a. M., den 10. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. Oktober d. Js. tritt der Nachtrag X zum Tarifheft II vom 1. Oktober 1881 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aufnahme der Station Landskron der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif 3b (Tabak) mit einem Schnittfrachtsatz von 42,83 Franken pro Tonne. Preis 10 ₰.

Köln, den 15. September 1885. (1921)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. November d. Js. treten die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Kohlen etc. vom 15. Juni 1884 (Heft 3) von den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (linksrheinischen) Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Kohlscheid und Stolberg sowie von den Stationen der Aachen - Jülicher Bahn: Höngen, Morsbach und Würselen nach den Stationen der Niederländischen Rheinbahn: Abcoude, Alphen, Bodegraven, Duiven, Ede, Gouda, Harmelen, Hazerswoude-Koudekerk, Maarsbergen, Nieuwerkerk, Nieuwerluis, Oudewater, Veenendaal, Voorburg, Wageningen, Westervoort, Woerden, Wolfhezen, Zeist-Driebergen, Zevenaar, Zoetermeer-Zegwaard, Zwammerdam enthaltenen Frachten ausser Wirksamkeit.

Köln, den 15. September 1885. (1922)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Preussisch-Russischer Verkehr. Für die Beförderung von Holz von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing tritt vom 1./13. September cr. ein direkter Spezialtarif in Kraft, welcher auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰. käuflich zu haben ist. (1923)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Kohlenverkehr nach Südfrankreich. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Lauterburg Hafen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Saarsteinkohlen nach Belfort transit aufgenommen.

Die Sätze betragen in
Klasse a 6,60 Fr. } pro 1 000 kg.
„ b 5,90 „ }

Köln, den 14. September 1885. (1924)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 15. September d. J. tritt unter Aufhebung des vom 1. Oktober 1883 ab gültigen Ausnahmetarifs für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktions-Bezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Hannover, Erfurt und Frankfurt a. M. nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, via Passau oder via Regensburg nebst Nachträgen ein neuer **Ausnahmetarif** für den Transport von **Eisen- und Stahlwaaren aller Art, Eisen und Stahl, auch verzinkt, sowie Eisen (Roh-) etc.** von Stationen der Eisenbahn-Direktions-Bezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Hannover und Erfurt nach Regensburg Donaulände transit und Passau Donaulände transit in Kraft.

In diesem Tarife sind die Seitens der Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft ab Regensburg und Passau zur Erhebung kommenden Wasserfrachten nur nachrichtlich aufgeführt.

Insoweit durch den neuen Tarif Erhöhungen gegenüber den Bahnfrachten des zur Aufhebung gelangenden bezüglichen Ausnahmetarifs eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 1. November d. J. in Gültigkeit.

Der neue Ausnahmetarif ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserm hiesigen Geschäftslokale zu 10 ₰ zu haben.

Köln, den 12. September 1885. (1925)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 20. d. Mts. gelangen für die **Beförderung von Roheisen** zur nachweislich überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr von Station Osnabrück der Direktionsbezirke Hannover und Köln (rechtsrhein.) sowie von Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütte Eisenbahn zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen. (1926)

Elberfeld, den 10. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn. Am 15. September c. wird die zwischen Neubrandenburg und Oertzenhof gelegene Haltestelle Sponholz für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die Frachtsätze für die Haltestelle Sponholz sind in dem mit Gültigkeit vom 15. September c. erscheinenden Nachtrag V zum Lokal-Gütertarif, welcher auch ermässigte Frachtsätze für die Relation Neubrandenburg-Hagenow aufweist und von den Güterexpeditionen unentgeltlich zu beziehen ist, enthalten. (1927)

Schwerin, den 11. September 1885.
Die Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum internen Badischen Gütertarife vom 1. November 1881 ist mit Gültigkeit vom 15. d. M. ein Ergänzungsblatt No. 6 erschienen. Dasselbe enthält Entfernungen für die für den Stückgutverkehr eröffnete Station Hassmersheim und ist durch unsere Güterstationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 11. September 1885.
Generaldirektion. (1928)

Am 15. September 1885 tritt zum Tarife für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** für den Verkehr zwischen den Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks **Berlin, Bromberg** und **Breslau** andererseits der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält ausser Berichtigungen Sätze für Pferde und Vieh in Wagenladungen für den Verkehr zwischen dem Städtischen Centralviehhof in Berlin einerund mehreren Braunschweigischen Stationen andererseits; für die übrigen Braunschweigischen Stationen sind solche Sätze im Tarife enthalten. Hierdurch werden diejenigen Sätze aufgehoben, welche für den Viehverkehr — sowohl in Einzelsendungen als auch in Wagenladungen — zwischen dem Städtischen Central-Viehhof in Berlin und den Braunschweigischen Stationen in dem Tarife für die Beförde-

rung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Berlin - Braunschweig-Halberstadt - Lausitzer Verbande vom 1. Juli 1880 bezw. im Tarife für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren im Berlin - Hannover - Oldenburgischen Verbande vom 1. Mai 1880 vorhanden sind. Es kommen jedoch diese Sätze noch bis zum 1. November 1885 in Anwendung, sofern durch die im Haupttarife sowohl, wie in dem gegenwärtigen Nachtrage I enthaltenen Sätze Frachterhöhungen eintreten.

Exemplare des Nachtrages sind von den Billet-Expeditionen zu beziehen. (1929J)

Bromberg, den 9. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung und mit Giltigkeit bis Ende l. J. werden grüne Nussschalen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden Wagen von den Stationen an der Linie Rastatt-Gernsbach nach Feuerbach (Station der Württembergischen Staatsbahnen) zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III befördert. (1930)

Karlsruhe, den 9. September 1885.
Generaldirektion.

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag II zu dem Tarif für den **Lokal-Güterverkehr** des Bezirks der unterzeichneten Direktion in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen des Kilometerzeigers, sowie der Stations- und Ausnahmetariftabellen etc.

Exemplare des Nachtrages sind bei den diesseitigen Expeditionen vom 25. d. Mts. ab zu haben. (1931)

Magdeburg, den 7. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 25. September 1885 tritt der **Nachtrag I** zu den **Tarifbestimmungen für Riesa-Elbkai** pro 1885 in Kraft und kann durch unser Hauptbüreau bezogen werden.

Dresden, am 10. September 1885. (1932)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Für den Transport von Garnen, roher Nessel und Webewaaren, von Hof nach Lauban kommen vom 15. d. Mts. an im **Stettin - Schlesisch - Märkisch - Sächsischen Verbande** folgende Ausnahmesätze zur Berechnung:

2,49 *M.* pro 100 kg bei Quantitäten von 5 000 kg und mehr,
2,20 *M.* pro 100 kg bei Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen. (1933)

Dresden, am 10. September 1885.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Hannover - Magdeburg - Ungarischen Verbands-Verkehre kommen am 1. Oktober d. Js. für den Transport von Weintrauben und frischem Obst folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs I zur Einführung:

Zwischen und	Magdeburg	Halle	Braunschweig
	Frachtsätze pro 100 kg in Mark		
Galgócz-Lipótvár = Freistadtl-Leopoldstadt	10,09	9,14	10,93

Dresden, am 11. September 1885. (1934)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. Js. tritt der Nachtrag III zu Heft 1 des **Sächsisch - Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs** in Kraft, welcher bei den Verbandsstationen zu erlangen ist. Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a (Getreide) für den Verkehr mit der Station Auspitz (Kaiser Ferdinands - Nordbahn) und des Ausnahmetarifs 16 (Gurken) von der Station Dris (Oe. N. W. B.) nach Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt. (1935)

Dresden, am 9. September 1885.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit 1. Oktober l. Js. tritt der **Nachtrag XVI** zum Gütertarif (Theil II) vom 1. Januar 1880 für den **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarisch. Eisenbahn-Verband** in Kraft.

Durch denselben wird die Station L a n d s k r o n (Oest. U. St. E. G.) in den A u s n a h m e t a r i f N o. 3 b. (Tabak etc.) aufgenommen.

Exemplare des Nachtrags können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 11. September 1885. (1936)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober 1885 tritt zum **Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahn - Verband** Theil II Heft 2 (Getreidetarif) ein Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Getreide und Kleie im Verkehr mit einigen Stationen des Direktionsbezirks Berlin, Aufnahme mehrer Stationen der Königl. Ungarischen Staatsbahnen; neue Sätze für einige Stationen der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn und Druckfehlerberichtigungen enthält. Die Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der vormaligen Rechte-Oder-Ufer-Bahn treten vorläufig noch nicht in Kraft, die Einführung derselben wird seiner Zeit bekannt gemacht werden. Die eintretenden Ermässigungen sind durch die Aenderung der Oesterreich.-Ungarischen Antheile veranlasst. Druckexemplare des Nachtrages sind kostenfrei von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 10. September 1885. (1937)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Am 15. ds. Mts. treten im **Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen** bezw. im **Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Güterverkehr** für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiröhren, Bleischrot, alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle in Wagenladungen à 10 000 kg v o n den Rheinisch-Westfälischen Stationen Bestwig-Nuttlar, Ehrenfeld, Köln, Mechernich, Stolberg Rh. und A. J. und Wesel n a c h der Bodenseeuferstation Lindau ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 10. September 1885. (1938)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Zu dem vom 5. Dezember 1880 ab gültigen Tarif für die direkte **Beförderung von lebenden Thieren** im Verkehr zwischen Stationen der Paulinenaue - Neuruppiner Eisenbahn und Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn via Paulinenaue tritt am 15. September cr., und soweit Erhöhungen eintreten, am 1. November cr. der Nachtrag 2 in Kraft, welcher neben einer Aenderung des Vorwortes zum Tarif Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Altona, den 9. September 1885. (1939)
Königliche Eisenbahndirektion.
Vorstand der Paulinenaue - Neuruppiner Eisenbahngesellschaft zu Neuruppin.

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Einführung eines neuen „Transit-Tarifes“. Mit 1. Oktober d. J. gelangt für den Güterverkehr mit der Bestimmung resp. Herkunft nach bezw. von gewissen Süd- und Westdeutschen, Vorarlberger, Schweizerischen und Französischen Stationen — zwischen Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn u. Südnorddeutsch.-Verbindungsbahn und der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn einer-, Prag (Station der K. K. priv. Böhmischen Westbahn), Prag (Bubna), Prag (Smichov) und Kralup (Stationen der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn), dann Prag (Kaiser Franz-Josefbahn) anderseits ein neuer Transit-Tarif zur Einführung und tritt der gleichnamige Tarif vom 15. Oktober 1883 sammt Nachtrag u. E. ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Prag, am 12. September 1885. (1940)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmisch. Westbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Zu unserem ab 1. Januar 1883 gültigen Lokalgütertarif tritt mit 1. Oktober l. J. der IV. Nachtrag in Wirksamkeit.

Prag, den 12. September 1885. (1941)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Am 1. Oktober l. J. tritt ein neuer Ausnahme-Tarif für Kalksteintransporte in vollen Wagenladungen von Zawratetz-Tremosnitz (Oesterr. Lokal - Eisenbahn - Gesellschaft) nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und der Böhmischen Kommerzialbahnen in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes liegen bei der gefertigten General - Direktion zum Verkaufe bereit.

Wien, am 10. September 1885. (1942)
Die General-Direktion.

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Oktober a. c. tritt ein Ausnahme-Tarif für den Transport von

A. Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren aller Art etc.
B. Eisen und Stahl etc.

im Verkehre I. a) von den Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Bielitz, Chybi, Mähr.- Ostrau, Pruchna, Saybusch-Zablocie und Troppau, sowie b) von den Stationen Teschen und Trzynietz der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits nach Stationen der priv. Oest.-Ung. Staats - Eisenbahn - Gesellschaft und der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn andererseits;

II. a) von Stefanau, Station der priv. Oesterr.-Ungar. Staats - Eisenbahn - Gesellschaft, sowie b) von den Stationen Teschen und Trzynietz der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn einerseits nach a) Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, b) Stationen der Mähr. - Schles. Nordbahn und c) Stationen der Mähr.-Schles. Centralbahn andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 12. September 1885. (1943)

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Z i e h u n g s - L i s t e. Bei der am 1. September 1885 auf Grund des mit hohem K. K. Handelsministerial - Erlasse vom 14. Januar 1871, Z. 514/126 genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XII. Verloosung der Prioritäts - Obligationen I. Emission wurden folgende 452 Nummern gezogen:

109 185 709 1891 1935 2310 2464 2881 3926 3990 4022 4384 5812 6220 6508 6997 7146 7786 8076 8660 8692 8704 9292 9731 10179 10492 10581 11130 11832 12201 12895 13071 13166 14465 15585 15762 16998 17706

18073 18619 19101 19351 20379 22802 23195
23582 24769 26331 26577 26668 27738 28648
28902 28981 29196 29360 29581 29821 30484
30612 30900 31139 31150 31418 31878 32937
32988 33325 33390 33731 34132 34171 34890
36512 37125 37490 38226 38876 39387 39426
39639 39993 40866 41044 41112 42092 42185
42700 43083 43573 43967 44172 44255 44504
44891 45061 45086 45479 46937 46945 46955
47193 47578 48760 49106 50397 51296 51368
51838 52227 52452 52960 53636 53994 54462
54614 55539 55792 55827 56113 56408 57047
57138 57434 58202 59209 59414 60339 60907
61351 62558 62704 63340 63382 63882 66308
66628 66810 67330 68455 69337 71427 71550
71591 72009 72304 72500 72836 73519 74104
74657 75310 75421 76098 76329 76450 77314
77315 77623 77629 79115 79826 79904 81615
81677 82142 83745 84618 84817 85437 85737
86010 86280 86871 87004 87324 87491 88950
88988 89410 89643 89707 90163 90419 90818
91153 92089 93007 93091 93457 94000 94135
94876 95509 97170 98571 98986 99544 100063
100978 101144 101891 101926 102480 102915
103061 103475 103503 103802 103867 104069
104187 104490 104871 105883 104968 106219
106296 107482 107496 107562 107757 108664
108813 109060 109495 110626 111535 112327
112458 113769 113911 114336 115009 115357
115709 115872 116372 116929 117163 117372
118070 119047 119093 119237 119274 119606
119694 120514 120926 121431 121571 121710
123588 124244 124543 125127 126343 126429
126536 126613 127313 128280 128336 128562
128832 128843 129077 129754 131208 131548
131781 132003 132561 132802 133064 133378
133537 133921 133928 133981 134968 135174
136067 136361 136387 137697 137897 137899
138373 138570 138621 140586 140628 140634
141186 142547 142688 142985 143644 143755
143809 144584 144997 145494 145506 145767
145792 146214 147407 148444 149028 149523
150269 151116 151224 151252 152218 152317
154181 154732 154806 156194 156610 156880
156971 157439 158832 159177 159954 160344
161124 161441 162177 162182 162725
163246 163420 163689 164233 165121 165341
165588 167240 167398 168533 168773 168794
169129 169165 169202 169352 169939 169997
170360 171226 171537 171691 174093 175410
175956 176954 177981 178331 179059 179123
179187 180328 180516 181037 181067 181362
181465 182373 182754 182787 183805 184766
185636 185709 185863 186457 187444 187577
187674 187978 188094 188983 189290 192272
192529 192815 192868 193071 194455 194544
196886 197126 198226 198349 198897 198972
199270 199291 199847 200669 201223 201963
202281 202541 203792 203835 203961 203972
205043 205589 205684 205971 206257 206585
206814 206973 207015 207234 207381 207391
207493 207708 207933 208181 208211 208850
208884 209829 210363 211966 212232 213124
213784 214018 214710 214983 215081 215429
217890 218689 218757 218833 218929 220263
220418 220691.

Vom 1. März 1886 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskonto-Gesellschaft;
„ Dresden: die Dresdner Bank;
„ Frankfurt a/M.: die Deutsche Effekten- und Wechsel-Bank, die Deutsche Vereinsbank, die Filiale der Bank für Handel und Industrie, der Frankfurter Bankverein und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
in Hamburg: die Herren L. Behrens & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kredit-Anstalt und die Leipziger Diskonto-Gesellschaft;
„ München: die Bayerische Vereinsbank, Herr Josef v. Hirsch und die Herren Guggenheimer & Cie.;
„ Stuttgart: die Württembergische Bankanstalt (vorm. Pflaum & Cie.) und die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogener Obligationen hört mit Ende Februar 1886 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. März 1886 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung 1874: No. 57990 83141.
Ziehung 1875: No. 26605 40076 80161 136960 142019 181825.
Ziehung 1876: No. 9008 20873 21816 66081 66598 71915 91853 103522.
Ziehung 1877: No. 17173 23483 26370 36863 50591 52989 66602 75602 100126 162510 177742 205042 209336 217022.
Ziehung 1878: No. 2123 7990 93297 108714 129323 181993.
Ziehung 1879: No. 6808 7039 36052 40078 115512 119109 132090 132154 147074 151151 166956 168814.
Ziehung 1880: No. 5673 8223 33491 53448 58400 79015 102067 108182 108190 123445 135707 143140 157563 160005 172556.
Ziehung 1881: No. 8228 10781 13581 23007 44031 50539 90729 93218 97135 121334 137779 145287 146493 154995 156593 165582 173895 181995 184696 217770 220493.
Ziehung 1882: 1939 3531 3612 7998 9522 13631 13871 17128 25760 30858 34684 34781 36074 38697 49236 53729 54931 55574 60676 66143 66560 78851 89231 91863 92723 103886 105110 107254 108172 110088 117961 118702 120945 130547 132156 137400 139936 145660 150902 174467 177352 182851 196891 197147 201137 213739.
Ziehung 1883: No. 1603 3005 3723 3759 6922 8777 9495 9979 17153 22662 26320 32257 36341 42853 43516 44284 49818 50263 51858 52808 58293 58584 59047 61033 61685 62409 79495 81703 87919 91861 92624 97354 97360 98735 103916 108195 115022 115116 115970 120647 129997 134168 139593 148643 150635 151154 159347 166440 172907 183175 190775 190881 191558 198671 207998.
Ziehung 1884: No. 5860 9124 11498 13818 13829 13975 17180 17710 27727 29268 31909 34631 34683 37176 44734 46093 46343 49713 50596 55716 57354 57707 60706 61223 66331 68551 70333 71195 71383 71610 72516 73056 73640 73658 74144 75320 85317 86310 95061 97436 100719 102599 114892 119402 121170 123630 127511 128222 132085 134173 135088 140243 140439 142597 147513 149963 151523 151594 151756 165063 166854 169461 170955 176540 176769 177585 182121 182744 183137 184446 185164 187938 188874 192016 209127 215826 217309 219638.

Wien, den 1. September 1885.
Vom Verwaltungsrathe. (1944)

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die am 1. Oktober d. J. fällig werdenden Zinskoupons der von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen werden vom gedachten Tage an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw. Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 5. September 1885. (1945)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellsch.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Die Lieferung von

2 Normal-Güterzug-Lokomotiven,
2 dreifach gekuppelten Tender-Lokomotiven, für Nebenbahnen,
8 Personenwagen II./III. Klasse,
4 Personenwagen III. Klasse,
4 Personenwagen IV. Klasse,
3 kombinirten Post- und Gepäckwagen, sämmtlich für Nebenbahnen, sowie die Lieferung von
38 Radsätzen mit Speichenrädern und Flussstahlradreifen,
76 Tragfedern nebst Bundringen,
95 Spiralfedern und
76 Lagerkasten

zu vorstehenden 19 Wagen soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote Sonnabend, d. 26. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude, Zimmer No. 89.

Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen Einzahlung von

4 *M.* für Lokomotiven,
4 „ „ Personen- und kombinirte Post- und Gepäckwagen,
2 „ „ Trag- und Spiralfedern,
2 „ „ Lagerkasten

von unserem Kanzlei-Vorsteher Herrn Peltz hier zu beziehen. (1946J)

Elberfeld, den 5. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von

100 Stück Güterwagen und
7 „ Bagagewagen

soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 29. September 1885, um 12 Uhr Mittags, an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, das niedrigste oder irgend eines der Angebote zu acceptiren.

Aarhus, den 3. September 1885. (1947)
Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau, Ratibor, Posen und Glogau angesammelten Materialien-Abgänge etc. ist Termin auf Mittwoch, den 30. September cr., Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Büreau Brüderstrasse No. 36, anberaumt.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst Offerten-Formular liegen daselbst im Zimmer 26 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 Pfennig in baar oder in Briefmarken à 10 Pfennig unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 12. September 1885. (1948)
Materialien-Büreau.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 920.

No. 17. Jahrgang 1885. Berlin, am 16. September 1885.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 14. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A K	—	1	Korb	Weintrauben —	7,5	1	Wittenberg	K. E.-D. Erfurt	mit Dienstbegleitschein von Bodenbach eingegangen.
2	B	—	1	Fass	gesalzene Fische —	9,5	2	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
3	B	3	3	Kolli	Ofentheile —	18	3	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
4	B	8798	1	Pack	Decken —	22	4	Groningen	Niederländ. Stsb.	
5	B B	1971	1	Kiste	unbekannt —	—	5	Vlissingen Hafen	„	
6	B & K	—	1	Pack	Hufeisen —	28	6	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
7	C G J	3342	1	Kiste	Stärke —	9	7	Altenhundem	„	
8	C L	182	1	Petroleumfass	leer (gebr.) —	36	8	Arnswalde	K. E.-D. Breslau	
9	C S	383	1	Kiste	leer —	15	9	Hameln	K. E.-D. Hannover	
10	D B	—	1	—	Lehnstuhl —	6	10	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
11	D D	3339	1	Kiste	Nudeln —	17	11	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld beschrieben.
12	E F C	3454	1	„	unbekannt —	—	12	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
13	E N	1233	1	„	? —	24	13	Crailsheim	Bayerische Stsb.	
14	F B	—	1	Ballen	Kokosfasern —	3,5	14	Leipzig I.	Sächsische Stsb.	
15	F B	32	1	Tonne	Heringe —	164	15	Wittenberg	K. E.-D. Erfurt	
16	G E	I	1	Koffer	gefüllt —	32	16	Crefeld	Linksrh. Köln	
17	H A A	4007 4008	2	Kisten	unbekannt —	—	17	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
18	H G	557	1	Kiste	unbekannt —	—	18	„	„	
19	H H	417	1	Kollo	Guss —	8	19	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
20	J K	—	1	Fass	Heringe —	35	20	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
21	J U	1/10	11	Ballen	Farbholz —	2036	21	Eindhoven	„	beschr. Huttwyl, bez. Erfurt-Sanger ...... (der Rest war abgerissen).
22	K	14	1	„	leere Säcke —	13	22	Hilden	Rechtsrh. Köln	
23	K	64	1	Bund	3 eiserne Kugeln —	7	23	Sachsenhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
24	K B C	536	1	Kiste	? —	190	24	Aix T.	Grand Centr. Belge	
25	L	71931 76697	2	Fässer	leer —	58	25	Reuth	Sächsische Stsb.	
26	L B M C	52	1	Kiste	leer —	41	26	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
27	L M	899	1	Ballen	? —	22	27	Strassburg	Elsass-Lothring.E.	Köln/Leiningen.
28	L M	9738	1	Kiste	unbekannt —	—	28	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
29	M	—	23	Kolli	Bandeisen —	346	29	Viersen BM	Linksrh. Köln	
30	M	191	1	Kiste	gefüllt —	38	30	Cleve	„	
31	M	—	1	—	gusseis. Ofentheil mit Aschenkästchen	—	31	Bensheim	Main-Neckarbahn	
32	M S	380	1	Kiste	Soda —	110	32	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
33	O S	—	2	Kolli	Guss —	3	33	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
34	P B	99	1	Pack	Ofenrohre —	12	34	Nordhausen	„	
35	R H	I	1	Korb	? —	12,5	35	Düsseldorf Rh.	Rechtsrh. Köln	
36	S C	I	1	Kolli	Eisenbalken —	30	36	Basel	Elsass-Lothring.E.	
37	S S	—	1	—	Zinkplatte —	22	37	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
38	T H	1271	1	Kiste	leer —	25	38	Bremen	K. E.-D. Hannover	
39	T S	3923	1	„	3 leere Glasflaschen —	12,5	39	Zwickau	Sächsische Stsb.	
40	W L	—	2	Körbe	leer —	5	40	Deutschenbora	„	

B. Kolli m. Adressen sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
41	Aktien-Brauerei Nassau	—	1	Fass	leer —	17	41	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
42	C C Köln	6784	1	Kiste	? —	74	42	Trier r U.	„	
43	Central-Werkstätte Dortmund	—	1	Petroleumfass	leer —	14	43	Mülheim a/Rh.K.M.	Rechtsrh. Köln	
44	Gebr. Müser Langendreer	9156	1	Fass	leer —	32	44	Dortmund Rh.	„	
45	Hagen	—	1	Pack	6 Eisenbleche —	3	45	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	Hentschel	245	1	Fass	leer —	19	46	Zwickau	Sächsische Stsb.	
47	Huybroeck	—	1	Kiste	? —	31	47	Hasselt	Grand Centr. Belge	
48	Jacquars	—	1	Korb	Effekten —	12	48	Pagny	Elsass-Lothring.	
49	Kunz	19120	1	Fass	leer retour —	32	49	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
50	Meyer Lübeck	—	1	—	Decke —	—	50	Rostock	Mecklenb. Fr.-Frzb	
51	Nevins	3	1	Rolle	Draht —	—	51	Herbesthal	Linksrh. Köln	beklebt: Comte de Casteja Scarisbrick Hall Lancashire Amskirk Bescar Lane Station.
52	Parin-Roosendaal	446	1	Pack	unbekannt —	1	52	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
53	Phönix Brauerei	619	1	Bierfass	leer —	50	53	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
54	Severy	—	1	Korb	? —	19,5	54	Hasselt	Grand Centr. Belge	
55	Sommerfeld-Landsberg a/W.	—	1	Holzkoffer	— —	30	55	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
56	Strauss & Bauer	—	1	Pack	leere Säcke —	50	56	München Südbahnhof	Bayerische Stsb.	
57	Union	1132	1	Bierfass	leer —	26	57	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
58	Union Brauerei	6199	1	„	leer —	35	58	„	„	
					C. Kolli m. Nummern sign.:					
59	—	4	1	—	Wagendecke —	36	59	Birkenfeld Stadt	Linksrh. Köln	
60	—	12	2	Tafeln	Zinkblech —	17	60	Breslau	Breslau-Freiburg.	
61	—	30	1	Kolli	1 halber Ofenkranz —	1,5	61	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	
62	—	weiss 31	1	—	Platte von Gusseisen	15	62	Zwickau	„	1,17 m lang, 24 cm breit, 1 cm stark.
63	—	50	1	Bierfass	leer —	20	63	Eschwege	K.E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
64	weisser Strich	—	2	—	eiserne Eimer —	8	64	Greiz	Sächsische Stsb.	
65	// weiss	—	1	Stück	Eisen —	7	65	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
66	×	—	1	Sack	Hafer —	50	66	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
67		—	1	Kolli	Dachfenster —	17,5	67	Strassburg	Elsass-Lothring.	
68	weiss	—	1	Stange	Eisen —	7	68	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
69	B	127	1	Fass	Oel —	180	69	Aachen	Linksrh. Köln	
70		6736	1	Ballen	gefüllt —	—	70	Herbesthal	„	
71	J/S	2143	1	Kiste	? —	35	71	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	am 29/8. aus Wagen 11050 E. L. entladen, bekl. Braunschweig.
					E. Kolli ohne Signatur:					
72	—	—	1	—	Binsenstuhl —	—	72	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	—	1	—	Bleigewicht —	6	73	Dresden-N. I.	Sächsische Stsb.	
74	—	—	1	Ring	Draht —	19	74	Urmitz	Linksrh. Köln	
75	—	—	1	Pappschachtel	Effekten —	—	75	Strassburg	Elsass-Lothring.	
76	—	—	6	Stangen	Eisen —	18	76	Halle Eilg.-Exp.	K.E.-D. Magdeburg	
77	—	—	1	Pack	2 grosse Eisenkugeln	7	77	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
78	—	—	1	—	Eisenrohr —	11,5	78	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
79	—	—	4	—	leere Fässer —	300	79	Aachen	Linksrh. Köln	
80	—	—	4	—	Gasrohre —	46	80	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	
81	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	38	81	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
82	—	—	4	—	Heerdfüsse (broncirt)	8	82	Nordhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	weibliche Köpfe darstellend.
83	—	—	1	—	Kammrad —	—	83	Wetter	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	1	Handkoffer mit gelben Knöpfen	Wäsche —	7	84	Leipzig Thür. Bhf. Gepäck-Exp.	K. E.-D. Erfurt	mit Talon Weimar-Leipzig Th. No. 18 eingegangen, jedoch nicht abgefordert.
85	—	—	1	—	altes Kesselblech —	62	85	Neue Neustadt	K.E.-D. Magdeburg	
86	—	—	2	Kisten	leer —	44	86	Breslau	Breslau-Freiburg.	
87	—	—	1	Kistchen	Kleider —	7,5	87	Neuwied r. U.	Rechtsrh. Köln	
88	—	—	1	Korbflasche	leer, mit Bezeichnung „5 Liter“	1,5	88	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
89	—	—	1	grauer Koffer	— —	11	89	Nordhausen	K.E.-D. Frankf. a/M	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
90	—	—	1	—	eis. Latirbaum —	—	90	Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	1	Gebund	2 Leinen —	—	91	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
92	—	—	1	Kollo	Milchsieb aus Weissblech	0,5	92	Metz	Elsass-Lothring.	
93	—	—	1	Korb	Obst —	32	93	Hof	Sächsische Stsb.	
94	—	—	1	—	Obertheil eines Pultes	5	94	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
95	—	—	21	Kolli	Ofentheile, Platten etc.	74	95	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
96	—	—	1	Packet	? —	20	96	Testelt	Grand Centr. Belge	
97	—	—	1	Rolle	Packpapier —	24	97	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
98	—	—	1	Petroleumfass	leer —	32	98	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
99	—	—	2	—	Riemscheiben —	16	99	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
100	—	—	9	Kolli	Roheisen —	185	100	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
101	—	—	1	—	eis. Rost —	10	101	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
102	—	—	2	—	eis. runde Stäbe —	3,5	102	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
103	—	—	1	Sack	Stärkemehl —	49	103	Chemnitz	„	
104	—	—	2	—	runde eis. Stangen —	16	104	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	
105	—	—	1	—	eis. Thürchen —	—	105	Rem. Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	198	—	Unterlegehölzer —	—	106	Zutphen	Niederländ. Stsb.	aus Wagen 4027.
107	—	—	1	Stab	Vierkanteisen —	14,5	107	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
108	—	—	2	—	eis. Vorlegebäume —	—	108	Berlin Lehrt. B. Eilgutexped.	K. E.-D. Magdeburg	
109	—	—	1	Ring	Walzdraht —	27	109	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	—	1	Bällchen	Wolle —	10	110	Aachen	Linksrh. Köln	
111	—	—	1	—	gusseis. Zahnstange —	1,5	111	Hof	Bayerische Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	C C	—	1	Stück	Cotton —	13	1	Hohenelbe	Oe. N.-W.-B.	seit 18/8. 85.
2	D F	262	1	Fass	Petroleum —	—	2	Adler Kosteletz	„	seit 30/8. 85.
3	E P	920	1	Ballen	Garn —	232	3	Gr. Wossek	„	seit 30/8. 85.
4	H	—	3	Stück	Pfosten —	—	4	Spillern	„	seit 20/8. 85.
5	H	99/100	2	„	nasse Häute —	69	5	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	seit 22/8. 85.
6	H S	2182	1	Ballen	Manufakturw. —	44	6	Gr. Wossek	Oe. N.-W.-B.	seit 22/8. 85.
7	J G	1839	1	Korb	Soda —	10	7	B. Skalitz	S.-N.-D. V.-B.	seit 28/8. 85.
8	J W	932 925	1 1	Fass „	unbekannt —	125	8	Königgrätz	„	seit 13/8. 85.
9	L A S M F	—	2	Stück	Kalmuk (?) —	24	9	„	„	seit 30/8. 85.
10	P	3	3	Pack	11 Stück Wiegenkörbe	44	10	Wien	Oe. N.-W.-B.	seit 3/8. 85.
11	W P	1328/31	4	Kisten	unbekannt —	465	11	Jungbunzlau	„	seit 30/8. 85.
12	Carl Ziethen	—	10	Stück	leere Säcke —	7	12	Wien	„	seit 14/8. 85.
13	Rosenbaum	—	1	Sack	unbekannt —	56	13	Tinischt	„	seit 29/8. 85.
14	Wiener Dampfmühle Nouviller	3 8	6 8	Säcke	Mehl —	1 190	14	Ob. Hollabrunn	„	seit 30/8. 85.
15	—	463	1	Flasche	unbekannt —	3	15	Trautenau	S.-N.-D. V.-B.	seit 25/8. 85.
16	[illegible]	1062	1	Kiste	unbekannt —	88	16	Königgrätz	„	seit 11/8. 85.
17	—	—	20	Fässer	leer —	560	17	„	„	seit 13/8. 85.
18	—	—	1	Sack	grobe Kleie —	50	18	Startsch-Trebitsch	Oe. N.-W.-B.	seit 23/8. 85.
19	—	—	2	Körbe	leer —	9,5	19	Pardubitz	S.-N.-D. V.-B.	seit 26/8. 85.
20	—	—	1	Wagen	Kohle —	10 000	20	„	„	seit 29/8. 85.
21	—	—	1	Bund	Latten —	9	21	M. Budwitz	Oe. N.-W.-B.	seit 26/8. 85.
22	—	—	7	Ballen	alte Säcke —	160	22	Josefstadt	S.-N.-D. V.-B.	seit 5/8. 85.

Wetterfeste waschbare Maueranstrichfarben.

Deutsches Reichs-Patent Nr. 16094.

Schöner dauerhafter Façadenanstrich.

Kosten p. □Mtr. 8–10 ₰ Probekistchen ℳ 2. 50 ₰.

Prospekte und Musterkarten gratis.

Gg. J. Altheimer, Farbenfabrik, München.

Tüchtige, solide Vertreter werden überall angestellt.

Gesucht eine gebrauchte, aber noch gut erhaltene **Drehscheibe für Güterwagen**. Offerten mit Preisangabe und Konstructionsskizze an Hennicke & Goos, Civilingenieure, Hamburg.

A. Warmuth

Kaiserlich Russischer Hofspediteur

BERLIN

übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen von Seite 916.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Zum Verkauf von alten Schienen etc. ist Termin auf
Mittwoch, den 7. Oktober 1885, Vormittags 10 Uhr
im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse Nr. 36 — anberaumt.
Die Verkaufsbedingungen nebst Offerten-Formularen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 80 ₰ Kopialiengebühren in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden.
Breslau, den 10. September 1885. (1949)
Materialien-Büreau.

VI. Vermischte Bekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. In der Zeit vom 16. bis 30. September d. Js. findet mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Alberts'schen Saale am Krengeldanz — eine Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge statt, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind.
Zur Besichtigung der Ausstellung wird hiermit eingeladen. Dieselbe wird am 16. September Nachmittags 4 Uhr eröffnet werden. (1950J)
Elberfeld, den 8. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Joseph Vögele, Mannheim.
Gegründet 1842.
Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren,
Signalstellungen
für Haupt- und Secundärbahnen.
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- u. Glühlicht durch ein und dieselbe Maschine.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Lokomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1400 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3000 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 20000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

SIEMENS
Glashartguss
Patentirt im In- und Auslande.
Goldene Medaille
(höchste Auszeichnung) International Inventions Exhibition London 1885.
Fussbodenplatten
aus Siemens' Glashartguss
werden in verschiedenen Grössen und Formen, auch bemustert, geliefert und sind zum **Belegen von Arbeits-Räumen** (Färbereien, Schlächtereien, Waschanstalten etc.), sowie **Fluren, Küchen und Badezimmern** in Wohnhäusern vorzüglich zu empfehlen, da sie **absolute Reinlichkeit** und **grösste Widerstandsfähigkeit** bieten.
Transparente Dachziegel
aus Siemens' Glashartguss
werden in den gewöhnlichen Formen mit Nasen geliefert und können bei jedem Ziegeldache als Ersatz für die bisher gebrauchten Dachfenster verwendet werden.
Preisangaben und sonstige Auskünfte werden gern ertheilt von
Dresden. Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens
Abtheilung für Hartglas & Glashartguss.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von Carl Schleicher & Schüll in Düren (Rheinpreussen), betr. „Blausaures Eisenpapier", bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 73. Zeitung des Vereins 1885.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. September 1885.

Dieser Nummer liegt der Winterfahrplan der Main-Neckar-Bahn bei.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Aus den Kommissionsberichten III—V der Tagesordnung, betreffend die kombinirbaren Rundreisebillete.

(Fortsetzung aus No. 72.)

Aus diesem zweiten Bericht (im Namen der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs erstattet von der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.), betreffend die Einbeziehung von Dampfschiffs- und Fuhrwerksstrecken in die Rundreisekoupons theilen wir folgendes mit:

Kommissionsbericht zu No. III. der Tagesordnung
über den Antrag der Kommission fur Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Ergänzung des § 6 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten."

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona hatte den Wunsch ausgesprochen, zwei Rundreisekoupons Tingleff-Westerland auf Sylt und Jübeck-Wyk auf Föhr, d. h. kombinirte Eisenbahn-, Dampfschiffs- und Wagenstrecken umfassend, und lediglich zur Verbindung der Eisenbahnstationen mit den benachbarten Seebädern dienend, aufzulegen.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins hielt die Auflegung dieser Koupons nach den Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten bezw. Ziffer 1 der Ausführungsvorschriften nicht für zulässig. Nach den letzteren ist die Auflegung von Koupons für nicht mit der Eisenbahn zurückzulegende Strecken beschränkt:

a) auf die mit der Eisenbahn gleichlaufenden oder auf die zur Verbindung einer Rundreise nothwendigen kleineren Dampfschiffsstrecken,
b) auf die auf Landwegen zurückzulegenden, in Abs. 3 der Ziffer 1 der Ausführungsvorschriften näher bezeichneten Strecken.

Da die oben genannten Koupons diesen Voraussetzungen nicht entsprechen, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona auf die Auflegung derselben indessen besonderen Werth legt, so wurde die Frage der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Entscheidung überwiesen.

Die Kommission hielt gleichfalls die Auflegung der beantragten Koupons auf Grund der zur Zeit bestehenden Bestimmungen nicht für zulässig. Die Angelegenheit im Wege der Ausführungsvorschriften zu regeln, hielt sich die Kommission indessen zufolge Mehrheitsbeschlusses nicht für kompetent, war vielmehr der Ansicht, dass den vorliegenden und ähnlichen Anträgen erst dann näher getreten werden könne, wenn die grundlegenden „Bestimmungen" zuvor abgeändert, d. h. die generelle Einbeziehung selbständiger Dampfschiffsstrecken oder Post- bezw. Wagenstrecken in den Rundreiseverkehr des Vereins für zulässig erklärt werde, sei es, dass für die bezeichneten Strecken besondere Koupons erstellt, oder dass dieselben mit Koupons für Eisenbahnstrecken und unter Verantwortlichkeit der betreffenden Eisenbahnverwaltungen vereinigt werden.

Einen solchen Antrag bei der Generalversammlung zu stellen, hielt die Kommission in ihrer Mehrheit für angemessen. Sie beschloss deshalb, der Generalversammlung zu empfehlen, in § 6 der Bestimmungen etc. zuzusetzen:

> „Desgleichen können Dampfschiffs- und Fuhrwerksstrecken nach Vereinbarung der betreffenden Eisenbahnverwaltung mit den Unternehmern in einen Eisenbahnkoupon mit aufgenommen werden (wenn ein Reiseort von einer Bahnstation der Rundtour aus nur mittelst Benutzung anschliessender Dampfschiffs- oder Fuhrwerksverbindungen zu erreichen ist). Der auf solchen Strecken zurückzulegende Weg darf in die Minimal-Kilometerzahl der Rundreisebillete nicht aufgenommen werden."

Die Kommission erachtete hierbei als selbstverständlich, dass durch die beantragte Bestimmung die Festsetzungen in Absatz 1 der Ziffer 12 der Ausführuugsvorschriften nicht berührt werden.

Bei ihrer Beschlussfassung ging die Kommission von der Ansicht aus, dass es sicht nicht um eine grosse, tiefeinschneidende und grundsätzlich bedeutungsvolle Neuerung, sondern lediglich um eine unwesentliche Erleichterung des Rundreiseverkehrs durch Ausdehnung desselben auf rein lokale Verkehrseinrichtungen, die lediglich dem Eisenbahnverkehre zu dienen und dessen Einrichtungen zu ergänzen bestimmt sind, handelt, dass also auch dem allgemeinen Verkehrsinteresse durch Annahme des Antrages gedient werden würde.

Nach dem Antrage soll ferner der Dampfschiffs- oder Fuhrwerkskoupon stets mit einem Eisenbahnkoupon vereinigt, den Vereinsmitgliedern also immer eine Eisenbahnverwaltung als Kontrahentin gegenüberstehen und der auf Dampfschiffs- oder Fuhrwerksstrecken zurückzulegende Weg meist in die Minimal-Kilometerzahl der Rundreisebillete eingerechnet werden. Wie sich das erstere aus praktischen Erwägungen, so dürfte das andere sich aus dem Grunde empfehlen, um die zunächst und hauptsächlich für den Eisenbahnverkehr geschaffene Einrichtung nicht durch Einbeziehung von längeren Dampfschiffs- etc. Strecken für die Bahnverwaltungen selbst zu beeinträchtigen.

Von dieser letzteren einschränkenden Bestimmung sollen indessen die Festsetzungen in Abs. 1 Ziffer 12 der Ausführungsvorschriften nicht berührt, d. h. die auf Grund der Ziffer 1 der Ausführungsvorschriften bisher bereits erstellten Dampfschiffkoupons sollen wie bisher in die Minimal-Kilometerzahl mit eingerechnet werden dürfen.

(Die Generalverammlung nahm den Antrag der Kommission an mit der Abänderung, dass der in Parenthese gesetzte, beschränkende Passus: (wenn ein Reiseort etc.) auf den Antrag der Badischen Staatsbahn (veranlasst durch ein Amendement des Präsidenten von Hieronymi) fortblieb. (Siehe No. 69 S. 863.)

Kommissionsbericht zu No. IV der Tagesordnung
über den Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend die Verausgabung von Koupons für Vereinsstrecken durch fremde, dem Vereine nicht angehörende Eisenbahnverwaltungen.

Dieser dritte Bericht (verfasst von der Generaldirektion der Elsässischen Eisenbahnen namens der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs) lautet:

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen hatte bei der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen den Antrag gestellt, der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zum § 7 der Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten, welcher lautet: „Der Debit der kombinirten Rundreisebillete durch Reiseunternehmer ist ausgeschlosen." zur Entscheidung, bezw. zur Vorbereitung für die Beschlussfassung der nächsten Generalversammlung den folgenden Ergänzungsantrag zu überweisen: „Dagegen unterliegt die Ueberlassung des Debits an fremde, ausserhalb des Vereinsgebietes gelegene Bahnverwaltungen keinem Anstande. Bedingung ist jedoch hierbei, dass solche Verwaltungen rücksichtlich ihrer Anschlussstrecken ermässigte Anschlussbillete oder Koupons für kombinirbare Rundreisebillete verausgaben, und solche auf Wunsch auch an die Vereinsverwaltungen zum Debit überlassen. Koupons für kombinirbare Rundreisebillete können in solchen Fällen, insofern als die Bestimmungen für die fremden Strecken denjenigen des Vereins gleichgehalten werden, für beide Bahngebiete in ein Billet vereinigt werden."

Nach der im Schreiben vom 23. November 1884 ausgesprochenen Ansicht der antragstellenden Verwaltung hat durch den vorerwähnten § 7 nur der Debit durch Reiseunternehmer, nicht aber auch der Debit durch fremde, dem Vereine nicht angehörende Verwaltungen ausgeschlossen werden sollen.

Da es sich jedoch bei diesem Antrage nicht um die Ausführungsvorschriften, sondern um die Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten selbst handelt, so hat die geschäftsführende Direktion des Vereins denselben der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung mittelst Schreibens vom 2. November 1884 überwiesen.

Eine Erörterung der Frage, ob die Vereinsverwaltungen bei der jetzigen Fassung der fraglichen Bestimmung nicht schon berechtigt zu erachten sind, ihre Koupons fremden Verwaltungen zu überlassen, erscheint hiernach ausgeschlossen.

In ihrer zu Hamburg am 5/6. März 1885 abgehaltenen Sitzung hat die Kommission die Annahme des vorliegenden Antrages, mit den weiter unten folgenden Modifikationen, der Generalversammlung zu empfehlen beschlossen.

Wenn zunächst die Gründe ermittelt werden, weshalb der Debit der kombinirten Rundreisebillete den Reiseunternehmern nicht überlassen werden soll, so sind hierfür die folgenden Erwägungen in Betracht zu ziehen:

Bei der grossen Anzahl der zu entnehmenden Koupons würde deren sofortige Bezahlung den Unternehmern kaum möglich gewesen sein; auch würde eine genügende Sicherstellung der einzelnen Verwaltungen, je nach deren besonderen Vorschriften, ihre grossen Schwierigkeiten gehabt haben. Die Unternehmer würden für ihre Mühewaltung eine angemessene Vergütung in Anspruch genommen haben, deren Bewilligung aber die an sich niedrigen Taxen der Billete in ihrem Erträgniss noch mehr herabgedrückt hätte. Zur thunlichst sicheren Kontrolle würde es sich ferner empfohlen haben, die Abrechnung mit den Unternehmern nicht von jeder einzelnen betheiligten Verwaltung vornehmen zu lassen, sondern eine bestimmte Verwaltung hiermit zu betrauen, die aber schwerlich bereit gewesen wäre, die ihr hieraus entstehende Geschäftslast kostenlos zu übernehmen. Auch die vorgekommenen Ordnungswidrigkeiten mancherlei Art haben schon seit mehreren Jahren die Eisenbahnverwaltungen dahin geführt, ihre Verbindung mit Reiseunternehmern, wenn nicht ganz zu lösen, so doch thunlichst einzuschränken. Würde die Ablassung von Koupons an Unternehmer in das Belieben der einzelnen Verwaltungen gestellt worden sein, so wären Konkurrenzbestrebungen der einzelnen Routen die Folge gewesen.

Allen diesen Verlusten, Geschäftsvermehrungen und Unzuträglichkeiten ist im allseitigen Interesse der Vereinsverwaltungen durch die für alle bindende Bestimmung des § 7 a. a. O. begegnet:

„Der Debit der kombinirten Rundreisebillete durch Reiseunternehmer ist ausgeschlossen."

Was nun die vorliegende Frage selbst betrifft, so kann die Kommission sich nur dahin aussprechen, dass es sich empfiehlt, den Debit der fraglichen Koupons fremden, ausserhalb des Vereinsgebiets gelegenen Bahnverwaltungen zu überlassen. Hierbei zieht die Kommission die nachstehenden Gesichtspunkte in Berücksichtigung.

Eine Sicherstellung seitens der betreffenden fremden Bahnverwaltung für die ihr zum Debit überlassenen Rundreisekoupons ist völlig entbehrlich, da auch in dem gewöhnlichen direkten Personenverkehr die kontrahirenden Verwaltungen zu solchen Massnahmen sich nie veranlasst gesehen haben.

Die betreffende fremde Debitverwaltung beansprucht keinerlei Vergütung; der die Koupons abgebenden Verwaltung verbleiben die Geldbeträge unverkürzt.

Da auch mit der betreffenden fremden Bahnverwaltung eine Abrechnung seitens jeder einzelnen Vereinsbahn nicht angezeigt erscheint, ist eine Vereinfachung in dieser Beziehung dahin möglich, dass namens der betheiligten Vereinsbahnen die anschliessende Vereinsverwaltung mit der betreffenden fremden Verwaltung, z. B. die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen mit der Schweizerischen Nordostbahn, die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln mit der Belgischen Staatsbahn, abrechnet.

Aus der Ablassung ihrer Koupons an fremde Verwaltungen entstehen den einzelnen Vereinsbahnen nennenswerthe Kosten nicht, denn da im allgemeinen nur Anschlussbahnen, also die Schweizerischen Verwaltungen, die Französische Ostbahn und die Belgische Staatsbahn, den Billetdebit übernehmen würden, fallen die Druckkosten für einige hundert Koupons nicht ins Gewicht. Dagegen würden aus der Genehmigung des Antrages den Vereinsbahnen nur Vortheile entstehen können, insofern jede Verkehrserleichterung auch zur Hebung des Verkehrs und zur Erhöhung der Einnahmen erfahrungsmässig beiträgt. Da der vorliegende Antrag an die Abgabe der Koupons an fremde Verwaltungen ausdrücklich die Bedingung knüpft, dass diese Verwaltungen ermässigte Anschlussbillete oder Koupons für kombinirbare Rundreisebillete verausgaben und solche auf Wunsch auch den Vereinsverwaltungen überlassen, so soll nicht nur der Bezug von Rundreisebilleten für den Vereinsverkehr dem fremden Publikum erleichtert werden, sondern diesem sowohl, als auch dem heimischen Publikum für den internationalen Verkehr freie Bewegung neben ermässigten Preisen zu Gebote stehen.

Der Antrag erscheint hiernach der Kommission als eine naturgemässe Folge des Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung, nach welchem es zulässig ist, Touren zu kombiniren, bei welchen das Vereinsgebiet an einem Punkte verlassen und an einem anderen Punkte wieder verlassen wird, vorausgesetzt, dass die innerhalb des Vereinsgebiets zurückzulegenden Strecken zusammen immer noch mindestens 600 km umfassen. Wie bei diesem Beschlusse, so ist auch bei Stellung des vorliegenden Antrages die thunlichste Erleichterung des das Vereinsgebiet überschreitenden Reiseverkehrs beabsichtigt worden.

Die an die Abgabe der Vereinskoupons geknüpfte Bedingung der Auflage ermässigter Anschlussbillete ist seitens der Schweizerischen Bahnverwaltungen bereits jetzt erfüllt.

Schon seit Jahren werden die kombinirten Rundreisebillete der Schweizerischen Transportanstalten auf verschiedenen grösseren Stationen, namentlich Süddeutschlands, dem Publikum zur Verfügung gehalten und wird demselben damit eine Bequemlichkeit geboten, die es nach Ausweis des davon gemachten Gebrauchs sehr zu schätzen weiss. Da die Schweizerischen kombinirten Billets nicht nur für wirkliche Rundtouren gelten, sondern auch für Touren, welche mit einer anderen als der Abgangsstation schliessen, aber mehr als die doppelte Länge des direkten Weges zwischen Abgangs- und Endstation und mindestens 200 km messen, so gewinnt der vorhin erwähnte Generalversammlungsbeschluss bezüglich des Verkehrs mit der Schweiz insofern ganz besondere Bedeutung, als mit den Koupons des Vereins und der Schweiz wirkliche Rundtouren, z. B. für Mainz-Strassburg-Basel-

Luzern-Zürich-Glarus-Sargans-Rorschach-Konstanz-Offenburg-Heidelberg-Darmstadt-Mainz gebildet werden können.

Nachdem die Schweizerischen Verwaltungen die für ihre Strecken eingeräumten Verkehrserleichterungen dem fremden Publikum auf das bereitwilligste nutzbar gemacht haben, andere Anschlussbahnen diesem Vorgehen voraussichtlich früher oder später folgen, möchte es nur gerecht und billig sein, auch an den von dem Verein bezüglich des Rundreiseverkehrs getroffenen Einrichtungen diejenigen fremden Verwaltungen, bei denen die oben ausgesprochenen Voraussetzungen zutreffen, theilnehmen zu lassen.

Eine weitere Begründung erhält der Antrag endlich dadurch, dass durch die fragliche Einrichtung neue besondere Rundreisetarife und -Billete für den die Vereinsgrenzen überschreitenden Verkehr nicht mehr nothwendig sein, vielmehr die schon jetzt bestehenden, von einzelnen erheblich frequentirten Touren abgesehen, allmählich entbehrlich werden würden und damit an Zeit und Geld nicht unwesentlich gespart werden könnte.

Die Abgabe der fraglichen Koupons an fremde, dem Vereine nicht angehörende Verwaltungen wird sich nach Ansicht der Kommission in dem Falle in der einfachsten Art vollziehen, wenn die fremden Verwaltungen sich sämmtlichen, die kombinirbaren Rundreisebillete betreffenden Vereinsbestimmungen unterwerfen.

Dem Vernehmen nach sind die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen und die Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen hierzu bereit.

Der Generalversammlung empfiehlt die Kommission deshalb die Annahme des vorliegenden Antrages mit der Massgabe:

entweder dass die betreffenden fremden Koupons mindestens gleiche (keinenfalls eine geringere) Gültigkeit, wie die Vereinskoupons haben und dass der Bezug der Vereinskoupons seitens der fremden Verwaltungen, sowie auch die Abrechnung durch Vermittelung einer Grenzvereinsverwaltung erfolgt; ferner, dass zur Erleichterung der Abrechnung die fremden Koupons nicht mit den Vereinskoupons zu einem Billet vereinigt werden, wogegen die fremden Koupons von den Vereinsverwaltungen direkt bei den betreffenden fremden Verwaltungen zu bestellen und auch mit den letzteren abzurechnen sein würden;

oder dass die fremden Verwaltungen sich sämmtlichen, die kombinirbaren Rundreisebillete betreffenden Vereinsbestimmungen unterwerfen, in welchem Falle diese Verwaltungen in die Reihe der am Rundreiseverkehr des Vereins betheiligten Verwaltungen eintreten und auch die Abgabe der Koupons, sowie die Verrechnung direkt von Verwaltung zu Verwaltung zu erfolgen haben würde, und ferner sämmtliche Koupons (fremde wie Vereinskoupons) in ein Billet aufgenommen werden könnten.

Die Fassung des Kommissionsantrages und der Beschluss der Generalversammlung, welche der Kommission zustimmte, ist bereits in No. 69 S. 863 Spalte 2 abgedruckt worden. (Siehe dort.)

Kommissionsbericht zu No. V der Tagesordnung

über den Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, betreffend die Gewährung von Freigepäck auf kombinirte Rundreisebillete.

Dieser von der Oesterreichischen Nordwestbahn (Gross) verfasste Bericht lautet:

In der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ddo. Frankfurt a/M., den 29. und 30. Juli 1884 wurde zu No. III der Tagesordnung seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau der Antrag gestellt: 1. Den letzten Absatz des § 4 der Bestimmungen über die Ausgaben von kombinirbaren Rundreisebilleten wie folgt abzuändern: „Auf jedes kombinirte Billet für Erwachsene wird ein Freigepäck von 25 kg und für ein kombinirtes Kinderbillet ein Freigepäck von 12½ kg gewährt;“ 2. die Ausführungsvorschriften zu vorbezeichneten Bestimmungen dem entsprechend abzuändern, beziehungsweise zu ergänzen.

Der Antrag unter 1 wurde der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung überwiesen.

Von der vorsitzenden Verwaltung der Kommission mit dem Referate in dieser Angelegenheit betraut, hatten wir uns im Prinzipe allerdings für die beantragte Gewährung von Freigepäck bei kombinirbaren Rundreisebilleten ausgesprochen, indem wir den von der antragstellenden Verwaltung vorgebrachten Motiven, insbesondere aber der Behauptung beipflichteten, es seien im Publikum häufig Klagen darüber laut geworden, das die Vortheile, welche dem Verkehre durch die Einführung der kombinirbaren Rundreisebillete geboten werden sollten, durch die mit der Nichtgewährung von Freigepäck verbundenen Nachtheile in vielen Relationen aufgehoben würden, — wiesen aber auch darauf hin, dass seitens der Süddeutschen Verwaltungen Widerspruch deshalb zu erwarten sein werde, weil dieselben in ihren Lokalverkehren Freigepäck nicht gewähren, dagegen in denjenigen Verkehren, in welchen Freigepäck gewährt wird, ihren Personenpreisen einen entsprechenden Betrag für das Gepäck zuschlagen.

Die Angelegenheit kam nun in der zu Hamburg am 5. und 6. März 1885 abgehaltenen Sitzung der Kommission zur eingehenden Berathung.

Ein Theil der vertretenen Kommissionsverwaltung war zwar der Ansicht, dass das im Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutschen Rundreiseverkehr beobachtete Verfahren, wonach für Gepäckfreigewicht Zuschlagstaxen eingehoben werden, sich allenfalls auch auf die kombinirbaren Rundreisebillete ausdehnen liesse, doch ständen einem solchen Verfahren erhebliche Schwierigkeiten entgegen, indem beispielsweise eine Neuauflage von vielen Tausenden von Koupons nothwendig würde und ausserdem derjenige Theil des Publikums, der eine Gepäckexpedition nicht beanspruche oder nicht bedürfe, eine Gebühr bezahlen würde, welcher eine Leistung nicht gegenüberstehe, hauptsächlich aber würde hierdurch für die Süddeutschen Verwaltungen eine solche Erhöhung der Preise bewirkt, dass die gebotene Ermässigung für das Süddeutsche Publikum, welches an Freigepäck nicht gewöhnt sei, fast völlig verloren ginge.

Nachdem in der Kommission die Vertreter der Süddeutschen Verwaltungen ausdrücklich erklärten, dass der Antrag für sie aus prinzipiellen Gründen unannehmbar sei und sich dieser Erklärung die Vertreter anderer Verwaltungen anschlossen; nachdem ferner von verschiedenen Seiten die Ansicht ausgesprochen worden war, dass der in Verhandlung stehende Gegenstand sich unbedingt als reine Tariffrage darstelle, deren Regelung statutenmässig nur unter Voraussetzung allseitigen Einverständnisses möglich sei, beschloss die Kommission mit überwiegender Stimmenmehrheit, der Generalversammlung vorzuschlagen: „Den Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, betreffs Gewährung von Freigepäck bei kombinirbaren Rundreisebilleten abzulehnen.“

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu diesem Verzeichnisse ist der III. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden. Der Nachtrag enthält Abänderungen der allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Ausgabe und die Gültigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete sowie Abänderungen bestehender und Nachtragungen neuer Koupons.

Uebereinkommen zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu dem genannten Uebereinkommen ist der I. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden.

Dienstunfähigkeits-, Sterblichkeits- und Erkrankungsstatistik des Vereins. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat die Beschlüsse der Kommission für Angelegenheiten der Statistik wegen der veränderten Führung der Dienstunfähigkeits- und Sterblichkeitsstatistik einschliesslich der Statistik der Dienstunfähigkeits- und Todesursachen sowie der Erkrankungsstatistik für perfekt erklärt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4820 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen Begleitschreiben zu dem I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement bezw. zu den Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten etc. (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 4894 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Dienstunfähigkeits-, Sterblichkeits- und Erkrankungsstatistik des Vereins (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 4897 vom 14. d. Mts an alle Vereins-Verwaltungen betreffend die der geschäftsführenden Direktion einzusendenden Situationspläne neu eröffneter Bahnlinien (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 4926 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 4939 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Oesterreich-Ungarische Vereins-Verwaltungen, die Warschau-Wiener und die Rumänischen Bahnen, betreffend Aufhebung der Massregeln zur Abwehr der Einschleppung von Viehseuchen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Aktien der verstaatlichten Oesterreichische Eisenbahnen.

Der Umtausch der Aktien dieser Bahnen in Oesterr. Staatsschuldverschreibungen, welcher durch die betreffenden Verstaatlichungsgesetze zugesagt wurde, soll nun bald erfolgen. Es sind namentlich ausländische Besitzer solcher Titres, welche sich über die Verzögerung dieses Umtausches beschweren, sie glauben annehmen zu dürfen, dass die staatlichen Schuldobligationen einen höheren Kours erzielen werden. Dieser Kalkül erhellt aus der Vergleichung der gegenwärtigen Kourse der fraglichen Effekten. So notiren die Pilsen-Priesener Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 88,70, was eine Verzinsung von 4,5 pCt. macht, wogegen die Aktien der Elisabeth Bahn momentan 238,75 stehen und

sonach eine Rente von 4,8 pCt. abwerfen. Noch drastischer ist das Missverhältniss zwischen den gedachten staatlichen Eisenbahnschuldverschreibungen und den Aktien der übrigen verstaatlichten Bahnen. Es notiren nämlich zur Zeit: Linz-Budweiser Aktien 311,25, welche somit bei dem Jahreserträgnisse von 10,50 4,97 pCt. an Zinsen tragen; Giselabahn 203,50 somit bei jährlichen 10 mit 4,91 pCt., Rudolfbahn 186,70 bei jährlichen 9,50 5,09 pCt.; Vorarlberger 196 bei jährlichen 9,94 mit 5,07 pCt. und Franz-Josefbahn 211,25 bei jährlichen 10,50 mit 4,97 pCt. verzinsen. Nun sind alle vorangeführten Aktien ganz gleichwerthig, wie sie sammt und sonders zu Staatspapieren geworden sind und ihr Kours nicht mehr von ihren besonderen Einnahme- und Schuldverhältnissen, sondern nur von dem Kredite des Oesterr. Staates beeinflusst werden sollte. Die an ihre Stelle tretenden Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen werden gewiss den nämlichen Kours erreichen, wie die der Pilsen-Priesener Bahn. Das für die oben angeführten Aktien zu zahlende Aequivalent in Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen würde hernach eine sichere Prämie in sich schliessen, welche für jede der folgenden Aktien betragen würde: und zwar bei der Elisabethbahn 15,25 fl., Linz-Budweiser Bahn 18,75 fl., Giselabahn 18,50 fl., Rudolfbahn 25 fl., Vorarlberger Bahn 24,78 fl. und Franz-Josefbahn 18,75 fl. Die Aussicht auf solche Koursgewinne macht es erklärlich, dass man im Auslande so auf den Umtausch der verstaatlichten Eisenbahnaktien gegen effektive Staatstitres drängt, welchem Verlangen seitens der Oesterreichischen Regierung bald entsprochen werden wird.

Eisenbahnvorlagen für den Oesterreichischen Reichsrath.

Nach einer Meldung der „Presse" wird dem am 22. September d. J. zusammentretenden Reichsrathe die in der letzten Session unerledigt gebliebene Vorlage wegen Einlösung der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn neuerlich vorgelegt werden. Ausserdem wird dem Reichsrathe ein Gesetzentwurf wegen Konzessionirung der Eisenbahn Laun-Leitmeritz-Leipa an die Nordwestbahn, ferner ein Gesetzentwurf, betreffend die Erhöhung des garantirten Anlagekapitals der Nordwestbahn und schliesslich ein neuer Lokalbahn-Gesetzentwurf überreicht werden.

Massregeln gegen die Cholera.

Mit Erlass des K. K. Oesterr. Handelsministeriums vom 17. August 1885 wurden die vorbereitenden Einleitungen zur Durchführung der im Vorjahre angeordneten und mit Erlass vom 24. Dezember 1884 wieder ausser Kraft gesetzten Revisionsmassregeln zur Hintanhaltung der Einschleppung der Choleraepedemie für den Fall des Ausbruches derselben in einem westlichen Nachbarstaate angeordnet.

Dieser Erlass enthält auch die Weisung an sämmtliche Bahnverwaltungen rechtzeitig für einen Wagenwechsel an der Grenze Dispositionen zu treffen. Mit einem ferneren Erlass des K. K. Oesterr. Handelsministeriums vom 20. August 1885 wurde für den Fall des Ausbruches der Cholera im Europäischen Russland angeordnet, dass die Bahnärzte bei der Durchführung der im Vorjahre angeordneten Vorsichtsmassregeln als Revisionsärzte zu fungiren haben.

Das Uebereinkommen mit der Nordbahn und dessen Durchführung.

Dieses mit der Regierung geschlossene Uebereinkommen ist nunmehr perfekt. Das am 10. d. Mts. ausgegebene Reichsgesetzblatt publizirt das „Gesetz vom 6. September, betreffend die Bedingungen für die zum Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ertheilende neue Konzession und die hienach dem Staate vorzubehaltenden Einlösungsrechte". Im Anschlusse an das Gesetz wird auch das am 17. Juli 1885 abgeschlossene Uebereinkommen zwischen der Regierung und der Direktion der Nordbahn kundgethan. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt laut Artikel 9 desselben mit dem Tage der Kundmachung, demnach mit dem 10. September 1885. Ferner erscheint im nichtamtlichen Theile der Wiener Zeitung folgende Verlautbarung: „Se. K. und K. Apostolische Majestät haben mit a. h. Entschliessung vom 6. September d. J. dem die Zustimmung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft zu dem Uebereinkommen vom 10. Januar und 17. Juli 1885 enthaltenden Beschlusse der am 20. August 1885 abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der genannten Gesellschaft im Sinne des § 31, lit. g der Gesellschaftsstatuten die a. h. Genehmigung zu ertheilen geruht." Die Perfektion des Uebereinkommens tritt laut § 24 desselben ein, falls und sobald dem die Zustimmung zu demselben enthaltenden Generalversammlungs-Beschlusse die Kaiserliche Genehmigung ertheilt wird. Diese Genehmigung ist am 6. September erfolgt, das Uebereinkommen ist daher schon von diesem Tage ab als perfekt zu betrachten. Die Direktion der Nordbahn hat nunmehr das Gesuch um die Ertheilung der Konzession zu überreichen. Die Mehrzahl der Bestimmungen des Uebereinkommens enthält die Grundlagen für die zu erwerbende Konzession und wird daher erst mit dem Tage der Konzessionsertheilung in Kraft treten; eine Reihe von Bestimmungen hat jedoch sofort mit der Perfektion des Uebereinkommens Wirksamkeit erlangt. Ueber die Durchführung dieses Uebereinkommens schreibt die „N. F. P." folgendes: Was die Lokalbahnen betrifft, so dürfte zunächst nur die Konzession für die Linie von Bielitz nach Wadowice angesucht werden. In der That hat das Handelsministerium bereits die Vorkonzession für die Vorarbeiten der Cirkumvalationslinie in Krakau ertheilt. Vor Ertheilung der Konzession kann weder der Bau der in das Hauptnetz einzubeziehenden Bahnen beginnen, noch auch an die Reorganisirung der Gesellschaft geschritten werden. Wohl aber werden einstweilen alle Vorbereitungen getroffen werden, um namentlich die Bahnbauten unmittelbar nach Ertheilung der Konzessionen in Angriff nehmen zu können. Was die Tarife anlangt, so soll der Kohlentarif schon am 1. Oktober in Wirksamkeit treten, während alle anderen Tarife erst nach Ertheilung der Konzession zur Einführung kommen werden. Auch die Einleitung der finanziellen Operationen bleibt bis zur Ertheilung der Konzession verschoben. Die Direktion hat sich jedoch, um einem besonderen Wunsche des Finanzministers zu entsprechen, entschlossen, die Garantieschuld der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie das Pauschale für die Verlängerung der Konzessionsdauer bei den bekannten drei Zweiglinien schon in diesem Jahre, und zwar in zwei Raten zu zahlen, von denen die erste im Betrage von sechs Millionen Gulden spätestens am 15. Oktober, die zweite im Betrage von etwas mehr als sechs Millionen Gulden bis spätestens 15. Dezember geleistet werden soll. Das Erforderniss für die erste Rate wird vorläufig aus den disponiblen Beständen der verschiedenen Fonds entnommen werden, welche im ganzen ungefähr 8,5 Millionen Gulden ausmachen und laut Beschluss der letzten Generalversammlung zu einem allgemeinen Reservefonds zusammengelegt werden sollen. Die Gesammtsumme der an den Staat zu leistenden Zahlung wurde in der Generalversammlung mit 12,429 Millionen Gulden beziffert; diese Summe basirte auf der Berechnung der Garantievorschusszinsen bis Ende 1885 und wird dadurch, dass die Zahlung noch vor Ende 1885 erfolgt, eine entsprechende Verminderung erfahren.

Uebernahme des Betriebes der Szamosthalbahn durch die Ungarischen Staatsbahnen.

Als diese Eisenbahn mit der Marosludas-Beszterczer Eisenbahn bezüglich der gemeinsamen Benutzung der Theilstrecke Sajo-Magyaros-Besztercze auf Intervention der Regierung einen Péagevertrag abschloss, gab der Kommunikationsminister gegenüber der Szamosthalbahn die Absicht kund, die Betriebsübernahme seitens der Ungarischen Staatsbahnen veranlassen zu wollen und zwar unter den gleichen Bedingungen, welche man andern Vizinalbahnen gegenüber in Anwendung brachte. Die Direktion dieser Bahn hat infolgedessen eine Kommission zur Prüfung der Anträge und Bedingungen entsendet, damit die Uebergabe der Szamosthalbahn unter genügender Wahrung der Interessen der Aktionäre an die Ungarischen Staatsbahnen erfolgen könne.

Epilog zum Wiener Saatenmarkte.

Derselbe konstatirt und registrirt bekanntlich die Fruchtmengen, die mit der neuen Ernte gewonnen wurden und dem Exporte zur Verfügung stehen und kalkulirt darnach die Chancen des Produktenhandels resp. die wahrscheinlichen erhöhten Einnahmen der Exportbahnen. Um aber den Export zu ermöglichen oder zu heben und sich von dem Alp der Amerikanischen, Indischen und Australischen Konkurrenz zu befreien, wird einzig und allein die Herabsetzung der Bahntarife gefordert. Jeder Unbefangene muss aber einräumen, dass Bahntarife nur ermässigt werden können, wenn dadurch thatsächlich grosse Frachtenmengen gewonnen werden. Was soll aber dann geschehen, wenn trotz der Tarifermässigung der Export ausbleibt, weil der Markt infolge von Ueberproduktion in einzelnen Artikeln die Aufnahmefähigkeit verloren hat? Würde er sie etwa wieder gewinnen, wenn infolge noch weiterer Ermässigungen der Transportgebühren noch mehr Waare auf denselben käme? Die Heilung ist nur in der radikalen Aenderung der landwirthschaftlichen Produktion gelegen, welche einen mehr industriellen Charakter annehmen und durch eine genau geführte Statistik in die Lage setzen sollte, die Chancen des Exportes jeder einzelnen Cerealiengattung zu beurtheilen, um darnach Einschränkungen und nur eventuell Erweiterungen einzuführen, um sich überhaupt vor jeder Ueberproduktion zu hüten. Ist sodann ein erneuerter Absatz in einem oder dem anderen Artikel gesichert, dann werden auch die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nicht zögern, denselben durch ihre Tarifmassnahmen nachdrücklichst zu fördern.

Zur Kouponfrage der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Das Deutsche Reichsgericht hat nach Mittheilung der juristischen Blätter neuerdings in einem Kouponprozesse gegen die Ferdinands-Nordbahn eine bemerkenswerthe prinzipielle Entscheidung getroffen. Es hat nämlich die Klage einer Breslauer Firma gegen die Ferdinands-Nordbahn auf Zahlung von Koupons und ausgelosten Prioritätsobligationen in Deutscher Reichswährung entgegen den Entscheidungen des Breslauer Landgerichtes und Ober-Landesgerichtes aus dem Grunde abgewiesen, weil die Nordbahn neue veränderte Kouponbogen ausgegeben

hat, deren Koupons die Grundlage der jetzigen Klage bilden. Den Motiven der reichsgerichtlichen Entscheidung entnehmen wir die folgenden Ausführungen: Während die früheren Koupons lauteten: „Zahlbar mit 7 fl. 50 kr. Oesterreichischer Währung in Silber = 5 Vereinsthaler = 8 fl. 45 kr. Süddeutscher Währung", lauten die neuen Koupons, welche den Obligationären im Jahre 1882 ausgefolgt wurden, einfach auf 7 fl. 50 kr. Oesterreichischer Währung in Silber; es fehlte also die Angabe der anderen Währungen. Das Reichsgericht bezeichnet diese Aenderung als entscheidend, indem die vorbehaltlose Annahme der neuen Kouponbogen eine Willenserklärung vorstelle, welche das frühere Rechtsverhältniss zwischen der Gesellschaft und ihren Gläubigern geändert habe. Nachdem der Gläubiger die neuen Kouponbogen mit dem geänderten Texte der Koupons angenommen habe, erstrecke sich diese Willensäusserung auf alle in dem Kouponbogen enthaltenen Zinskoupons, und der Wille kann nicht zugleich auf die Annahme dieser Koupons, als die Erhebung Zinsen vermittelnder Papiere und doch auch wieder auf eventuelle Zurückweisung derselben nach einer noch in Zukunft zu den einzelnen Fälligkeitsterminen zu treffenden Wahl gerichtet sein. Was die geklagte Gesellschaft mit der Ausfolgung der inhaltlich geänderten Koupons wollte — heisst es weiter in den Motiven — konnte niemandem zweifelhaft sein. Sie hatte stets den Standpunkt vertreten, dass sie lediglich Zahlung in Oesterreichischem Silber versprochen und die fremden Währungen nur zur Vergleichung, entsprechend den zur Zeit der Ausgabe der Schuldverschreibungen bestandenen Relationsverhältnissen, angegeben haben. Insbesondere perhorrescirte sie die Anwendung des neuen Deutschen Münzgesetzes auf ihre Papiere. Indem sie, als es zur Ausfolgung neuer Kouponbogen kommen musste, diese in einem veränderten Inhalte, der klar die Verpflichtung der Zahlung der Zinsen als eine nur auf Oesterreichisches Silber auch an den fremden Zahlungsplätzen gerichtete kennzeichnete, anbot, erklärte sie deutlich, dass sie in Betreff dieser Zinsen nicht weiter haften wolle, und sie durfte die Annahme der neuen Koupons seitens der betreffenden Gläubiger als Einverständniss damit auffassen. Wer seinen Standpunkt wahren wollte, musste diese Koupons zurückweisen, wer sie aus Irrthum genommen hatte, musste dies in dem Prozesse geltend machen.

Bukowinaer Lokalbahnen.

Die Konzessionirung dieser Bahnen ist am 29. August erfolgt. Konzessionäre sind die Herren: Peter Freiherr v. Petrino, Alexander Freiherr v. Petrino, Freiherr v. Szymonowicz, Emil Ritter v. Tabora, Ritter v. Grigorica, Heinrich Popper, Dr. Victor Umlauff Ritter v. Frankwell und Charles Götz. Die Konzession betrifft folgende Linien: 1. Hliboka-Berhometh (53 km) mit einer Abzweigung Karapciu-Czudin (19 km). 2. Hatna-Kimpolung (67 km). 3. Hadikfalva-Radautz (8 km). An der Beschaffung des erforderlichen Anlagekapitals, und zwar vorläufig für die zwei erstgenannten Strecken mit 5,6 Millionen Gulden, betheiligen sich nebst den Konzessionären, welche eine Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen bildeten, der Bukowinaer Griechisch-Orientalische Religionsfonds, die Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahngesellschaft, das Land Bukowina und der Staat durch Abnahme von Prioritäts- und Stammaktien.

Neue Bahnlinien in Steiermark und Kärnthen.

Die erste Lokalbahn in Steiermark, Spielfeld-Radkersburg, wurde kaum dem öffentlichen Betriebe übergeben und schon wird die Frage der Verlängerung dieser Linie in der Richtung gegen die Südbahnlinie Pragerhof-Kanizsa-Budapest ernstlich erörtert. Für die Fortsetzung der Linie nach Luttenberg, dem Mittelpunkte des Südsteierischen Weinbaues, wurde bereits eine Vorkonzession ertheilt; nur schwankt noch die Wahl des Anschlusspunktes zwischen Pettau und Csakathurn. Letztere Station würde sich als Ausgangspunkt der Zagorianer Bahn (Csakathurn-Warasdin-Agram) am meisten empfehlen, doch liegt dieselbe bereits auf transleithanischem Gebiete. Schliesslich ist zu erwähnen, dass sich auch ein Konsortium für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen der neuen Linie Spielfeld-Radkersburg und der Ungarischen Westbahn via Gleichenberg gebildet hat. Es verlautet nun auch, dass die Fortsetzung der im Betriebe der Südbahn stehenden Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg (Lavantthalbahn) in der Richtung gegen Judenburg in kürzester Frist werde in Angriff genommen werden. Die neue Linie, durch welche eine Schienenverbindung zwischen Unter-Kärnthen und Ober-Steier gewonnen wird, soll über den Obdacher Sattel (Wasserscheide zwischen Mur und Drau) geführt werden. Mit Rücksicht auf dieses Bahnprojekt eröffnet sich dem Eisenbahnprojekte Unterdrauburg-Cilli, der Verlängerung der Lavantbahn in südlicher Richtung, eine günstigere Pespektive. Diese Bahn soll zwischen den Karawanken und dem Bachergebirge, über Saldenhofen und Bad Neuhaus geführt werden. Unter den Untersteierischen Bahnprojekten, deren Zustandekommen als gesichert anzusehen ist, muss auch die Bahn Pöltschach-Gonobitz genannt werden. Schliesslich wird auch für das Eisenbahnprojekt Wolfsberg-Zeltweg agitirt. Für diese Linie wurden Vorarbeiten bereits unternommen; sie ist mit 56 km und mit einem Kostenaufwande von 3 Millionen Gulden projektirt. Das Konsortium hat bei der Regierung um die finanzielle Unterstützung angesucht und verweist darauf, dass die Bahn für Unter-Kärnthen und Ober-Steiermark eine Existenzfrage ist, dass dieselbe die dem Staate gehörende Linie Unterdrauburg-Wolfsberg ertragsfähig machen, endlich, falls die Linie Cilli-Unterdrauburg zu Stande käme, eine neue Transitlinie für die Oesterreichischen Staatsbahnen schaffen würde.

Import Russischen Petroleums.

Der Export von Petroleum aus den überreichen kaukasischen Produktionsgebieten ist bekanntlich in grosser Entwickelung begriffen, und gelangt das Rohprodukt, dessen Hauptabsatz vorerst in Russland und Deutschland ist, in neuerer Zeit auch in ansehnlichen Quantitäten nach Fiume. Man will nunmehr, wie aus Odessa berichtet wird, die Einfuhr von Russischem Petroleum auch nach Oesterreich-Ungarn in grösserem Massstabe aktiviren, indem der Transport auf der Donau-Route nach Budapest und Wien bewerkstelligt werden wird. Zu diesem Zwecke soll eine Anzahl hierzu geeigneter Cisternenschiffe erbaut worden sein, deren Konstruktion derart ist, dass dieselben unbehindert die Donau befahren können. Vermöge der durch die Benutzung der durchgehenden Wasserstrasse erzielten Frachtherabminderung im Vereine mit dem niedrigen Preise des Russischen Petroleums hofft man, belangreiche und andauernde Transaktionen zu Stande zu bringen. Die durch den Wasserweg konkurrenzirten Bahnen berathen ob und wie weit sie noch mit dem ohnehin niedrigen Petroleumtarif herabgehen können, um sich wenigstens einen Theil dieser Massensendungen zu sichern. Ob ihre Bestrebungen zugleich mit denen der Schifffahrt nicht durch höhere Zölle zum Schutze des Galizischen und Siebenbürgischen Petroleums paralysirt werden, — steht allerdings dahin.

Personalnachrichten.

Dem Betriebsdirektor der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, Regierungsrath Heinrich Ritter v. Jarsch wurde in neuerlicher Anerkennung seiner fortgesetzt verdienstlichen Wirksamkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens der Titel eines Hofrathes verliehen. — Der ehemalige Ungarische Kommunikationsminister Paul von Ordódy ist am 26. August in Ischl gestorben.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Karolinenfrage hatte anfangs der verflossenen Woche eine Depression hervorgerufen, welche zum Schlusse einer günstigen Stimmung wich. Hierfür waren mehrere Momente entscheidend: der (Eingangs erwähnte) baldige Umtausch der verstaatlichten Bahnaktien, das (ebenfalls vorerwähnte) Urtheil des Deutschen Reichsgerichtes über die Einlösungsvaluta der Oesterreichischen Bahnkoupons, ferner die, wie es scheint, nunmehr der Verwirklichung entgegengehende Wiener Stadtbahn, welches Projekt wir demnächst mittheilen, weiter die etwas besseren Einnahmen der exportirenden Bahnen, vor allem aber der Beschluss des Aeltestenkollegiums der Berliner Kaufmannschaft, wonach der Streit über die Kouponvaluta kein Hinderniss mehr für eine Oesterreichische Eisenbahngesellschaft sei, die Kotirung ihrer Werthe an der Berliner Börse zu erwirken. Es notirten denn auch Carl-Ludwig 241.25, Oesterreichische Nordwest 168, Elbethal 162, Staatsbahn 292.25 und Südbahn 136 zum Schlusse der Woche. Auch Lemberg-Czernowitzer (229.75) wurde auf die wieder hervortretende Nachricht gesucht, dass die Rumänische Regierung nun ernstlich an die Verhandlungen über die dortseitigen Linien der genannten Bahn schreiten wolle, und weil bekannt wurde, dass diese Aktien an der Berliner Börse, infolge des vorerwähnten Beschlusses, bereits notirt wurden.

Aus Bayern.

Lokalbahn Eichstätt Bahnhof-Eichstätt Stadt.

⊙ Am 15. d. Mts. wurde die der Betriebsleitung Eichstätt Bahnhof unterstellte schmalspurige Lokalbahn Eichstätt Bahnhof-Eichstätt Stadt mit einer Tariflänge von 6 km dem allgemeinen Verkehre übergeben. Die Stationsentfernungen von der Station Eichstätt Bahnhof aus betragen:

zum Halteplatz Wasserzell	1,100 km
„ „ Rebdorf	2,550 „
„ „ Hofmühle	3,620 „
„ „ Schlagbrücke	4,030 „
zu der Station Eichstätt Stadt	5,175 „

Die neue Bahn beginnt auf dem Planum der Station Eichstätt bei einer Höhe von 424 m über der Nordsee. Sie fällt alsbald mit vielen Kurven bis zu 405 m bei dem ersten Halteplatz Wasserzell und noch mehr bis zu 389 m, dem beinahe tiefsten Punkt der ganzen Linie, bei dem zweiten Halteplatz Rebdorf. Der nächste Halteplatz Hofmühle wird bei einer Höhe von 391 m und 0,408 km weiter das auf dem Boden der Stadtgemeinde Eichstätt bereits stehende Ladegleis Schlagbrücke erreicht. Die Bahn umzieht immer mehr den Bergvorsprung, auf dem die Willibaldsburg steht und erreicht nach weiteren 1,145 km die Station Eichstätt Stadt bei einer Höhe von 388 m über der Nordsee. Die ganze Linie ist 5,173 km lang, wovon die grössere Hälfte auf dem Terrain der Stadtgemeinde Eichstätt, die kleinere

auf der Gemeinde Wasserzell liegt, dort wie hier zum grossen Theil die Staatsstrasse benutzend.

Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung im Lokalbahnverkehre erfolgt im Zuge durch den Kondukteur. Auf der Lokalbahn gelangen Tourbillete II. und III. Klasse zur Ausgabe; für die Beförderung von Reisegepäck wird die Minimaltaxe von 20 ₰ pro Kollo erhoben. Eine direkte Billetausgabe und Gepäckabfertigung von der Lokalbahn nach den Stationen der übrigen Staatsbahnlinien und umgekehrt findet nicht statt. Nach der Ladestelle Schlagbrücke ist der Güterverkehr ausgeschlossen. An Sonn- und Feiertagen wird der Güterverkehr auf der Lokalbahn vollständig eingestellt. Diese schmalspurige Bahnlinie ist unter die Klasse der Bahnen untergeordneter Bedeutung eingereiht worden. Der Uebergang der Waggons von der normalspurigen Hauptbahn auf die schmalspurige Sekundärbahn wird durch einen sinnreich konstruirten Transporteur vermittelt.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Handelskammern pro 1884.

2. Magdeburg.

Wenn die Aeltesten der Kaufmannschaft von Magdeburg auch nicht anstehen. das Jahr 1884 als ein hochwichtiges für die gesammte wirthschaftliche Entwickelung Deutschlands zu bezeichnen, so können sie doch das Ergebniss desselben für Handel und Gewerbthätigkeit Magdeburgs nur als wenig günstig hinstellen. Wohl herrschte in einzelnen Geschäftszweigen eine ausserordentliche Thätigkeit, aber es wurde der Lohn sowohl der Gewerbe- wie Handeltreibenden infolge der Geschäftsstockungen in Amerika, der den Bedarf in fast allen Zweigen überflügelnden Erzeugung und des Rückganges des Zwischenhandels auf das Empfindlichste beeinträchtigt. Allerdings haben unbestreitbar die zunehmende Ausdehnung und Verdichtung des Verkehrs jeder Art auf den Zwischenhandel der grossen Plätze eine eingreifende Wirkung geübt; kleinere Plätze und Geschäfte sind nun in den Stand gesetzt, sich direkt und jeder Zeit mit Waaren zu versehen, die früher nur von Wenigen und in grossen Ladungen bezogen werden konnten. Die verbesserten und erweiterten Verkehrsgelegenheiten haben eben den Handel räumlich und sachlich auf weitere Kreise ausgedehnt; Theile der Erde sind in den Bereich des Gütereintausches einbezogen, welche früher völlig ausserhalb solcher Verbindungen lagen, auch innerhalb der Kulturländer ist das Absatzgebiet um so viel erweitert worden, als die Erleichterung der Beförderung den Unterschied zwischen den früheren und jetzigen Kosten derselben ausgeglichen hat.

Ein Bild des Handels Magdeburgs gibt der Umstand, dass im verflossenen Jahre an den Umladestationen desselben 6 008 715 Ctr. in die Schiffsgefässe ein- und 7 565 397 Ctr. aus denselben ausgeladen wurden gegen 5 954 368 bezw. 6 570 352 Ctr. im Vorjahre; diese Mengen würden voraussichtlich noch bedeutend steigen, wenn die geplante Niederlegung der krenelirten Mauer bei der Kaistrasse mit Gelegenheit zum Ueberladen in ihrer ganzen Länge bewirkt und Gelegenheit zur Umladung von Gütern aus den Eisenbahnwagen in die Schiffsgefässe sowie umgekehrt hergestellt, auch der geplante Hafen in der Neustadt, deren Einverleibung in die Gemeinde Magdeburg beschlossen ist, angelegt sein wird.

Voraussichtlich wird bei Herstellung dieses Hafens auch dem recht fühlbaren Mangel an geeigneten Speicheranlagen, besonders für Zucker, Getreide und Petroleum abgeholfen werden. Zur Zeit ist für Zucker nur ein völlig unzureichender Lagerraum für 400 000 Ctr., der ausserdem nicht nur für die Erhaltung, Reinigung und das sonst nöthige Verfahren ungeeignet ist, sondern auch nicht einmal an der Elbe und an der Bahn liegt, für Getreide ein solcher für 200 000 Ctr., der ebenfalls bei weitem nicht dem vorhandenen Bedürfnisse genügt, verfügbar; von Petroleum können in gewöhnlichen Kellern nach den dort bestehenden Bestimmungen höchstens fünf Tonnen gelagert werden. Diese Verhältnisse zwingen zu einem schleunigen Verkauf der Waaren und schliessen das Abwarten einer günstigen Geschäftslage aus; andererseits wirkt ein Rückgang der Preise um so empfindlicher, als es nicht möglich ist, wegen Mangel an Lagerräumen das Vorübergehen desselben abzuwarten. Aus diesem Grunde sind die Waaren nicht selten gezwungen sich anderen Plätzen zuzuwenden.

Die westlich von dem geplanten Sicherheits- und Handelshafen in Neustadt-Magdeburg in Aussicht genommenen Speicherbauten für Zucker, Getreide, Düngemittel und Salze sowie verschiedene andere Güter, sowie ein Lagerraum für etwa 80 000 Barrels Petroleum, der nordöstlich vom Eisenbahndamm der Potsdamer Eisenbahn liegen würde, werden — wie man erwartet — den bestehenden Schwierigkeiten abhelfen. Der Grund und Boden ist Seitens der Neustadt-Magdeburg auf 99 Jahre zur Ausnutzung überlassen, auch soll der Gesellschaft nach Sicherung des Unternehmens fernerhin der nöthige Bauplatz kauf- bezw. pachtweise zur Verfügung stehen. Die Erlaubniss zur Ausführung seitens der Königlichen Regierung ist gleichfalls ertheilt und die geforderte Bürgschaft dem Magistrat in Neustadt-Magdeburg gestellt worden.

Eine weitere Sorge der Aeltesten der Kaufmannschaft war die Beseitigung bezw. Ermässigung der Ueberfuhrgebühr, welche die Eisenbahn für die Beförderung und Abholung von Gütern nach und von dem Packhofe erhebt. Einem diesbezüglichen Gesuche ist seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten noch nicht stattgegeben worden; eine Beschlussnahme über die Sache kann nach dem Bericht der Kölner Handelskammer — die infolge einer Anregung auf Aufhebung des Brückengeld-Zuschlages für die Rheinbrücke bei Hamm im dortigen Bezirks-Eisenbahnrathe den Antrag auf Aufhebung dieses Zuschlags für alle Rheinbrücken stellte — erst stattfinden, nachdem nach der vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten getroffenen Anordnung zunächst eine sorgfältige Berechnung der aus der Aufhebung der Zuschläge der Rhein- wie der Elbbrücken sich ergebenden Einnahme-Ausfälle aufgestellt worden ist.

Die Ungleichheiten der Frachtsätze für Sendungen von Palmkernöl, Palmöl, Kokosnusöl von Magdeburg nach Süddeutschland gegenüber denen von Harburg führten vom 15. Oktober 1884 ab zur Uebertragung der für Harburg bestehenden Ausnahmesätze auf Magdeburg, doch wurde die Gewährung derselben nach kilometrischen Einheitssätzen abgelehnt. Indessen ist der Magdeburger Kaufmannschaft ferner die Gewährung derselben Frachtsätze für Sendungen der obigen Waaren in Wagenladungen nach Breslau, wie sie etwa für Hamburg und Harburg zur Einführung kommen werden, in Aussicht gestellt.

Aus den Verhandlungen des internationalen Eisenbahnkongresses in Brüssel.*)

Der Schwerpunkt der Kongressarbeiten, welche am 10. August ihren Anfang nahmen, lag selbstverständlich in den Berathungen der Sektionen, da das Plenum des Kongresses eine viel zu zahlreiche und schwerfällige Versammlung bildet, als dass in derselben die einzelnen Fragepunkte im Detail hätten berathen werden können.

Die offizielle Verhandlungssprache war nach dem Reglement die Französische, es war jedoch den Kongressmitgliedern, welche der Französischen Sprache nicht vollständig mächtig (darunter gehören auch die Präsidenten der zweiten und dritten Sektion Almgreen (Schweden) und Ambrozovicz (Ungarn) unbenommen, eine andere Vortragssprache zu wählen, aus welcher die bestellten Translatoren die Rede in das Französische übertragen.

Die Translatoren kamen nur selten in Thätigkeit; die auswärtigen Kongressmitglieder, welche nicht in der Lage waren, Französisch zu sprechen, zogen es zumeist vor auf das Eingreifen in die Debatte zu verzichten.

Nur in in der vierten Sektion, welcher von Mr. Griolet (Frankreich) präsidirt wurde, kam es bei der Berathung über die Sonntagsruhe der Eisenbahnbediensteten vor, dass ein Redner Deutsch, ein anderer Englisch sprach. Das Hauptkontingent der Redner stellten natürlich die zahlreichen Belgischen Delegirten und neben denselben die Französischen Delegirten.

Es ist daher nur einem Zufalle oder der gewonnenen besseren Ueberzeugung der Belgischen Delegirten zuzuschreiben, wenn einzelne Anträge ihrer Landsmannreferenten in den Sektions-, bezw. Plenarsitzungen in der Minorität blieben.

Ein solcher Fall ereignete sich beispielsweise bei der Frage I bezüglich des Oberbaues. Der Rapport des Herrn Lebon, welcher durch Ignorirung der Entwickelung des eisernen Oberbaues in Deutschland, Holland und England überraschte, gelangt zu der Konklusion, dass den hölzernen Querschwellen aus mehrfachen Gründen der Vorzug vor den eisernen gegeben werden müsse und zwar:

a) weil man mit eisernen Querschwellen nicht die gleiche Solidität und Festigkeit erzielen könne, wie mit den hölzernen Querschwellen,
b) weil die Erhaltung des hölzernen Oberbaues billiger und einfacher sei,
c) weil der eiserne Oberbau nie so elastisch sein könne, wie der hölzerne.

Der Referent legt dem Kongresse folgende Fragen vor:

„A. Können die eisernen Lang- oder Querschwellen vom Gesichtspunkte der Dauerhaftigkeit, der Kosten der ersten Herstellung und der Erhaltung unter allen Umständen oder unter bestimmten Voraussetzungen mit Erfolg die Konkurrenz mit dem hölzernen Oberbau bestehen, und bejahenden Falles, welche Bedingungen empfehlen sich für ihre Herstellung und Benutzung bei Haupt- und Sekundärbahnen?

*) Nachstehenden Bericht des Herrn Dr. Victor Röll entnehmen wir im Auszug mit dessen gütiger Gestattung der No. 98 des „Oesterreichischen Centralblattes für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“.

B. Wie muss der beste metallene Oberbau konstruirt sein, um ihn eventuell zu empfehlen
1. für Hauptlinien mit starkem Verkehre,
2. für Hauptlinien, welche als Abzweiglinien behandelt werden,
3. für Sekundär- und Lokalbahnen?

C. Empfiehlt es sich mehrere Gleisetypen von verschiedener Stärke für dasselbe Netz anzunehmen, auf welchem sich grosse Verschiedenheiten, sowohl in Bezug auf die Schnelligkeit als in Bezug auf die Intensität des Verkehres vorfinden?

D. Wie müssen diese verschiedenen Gleistypen beschaffen sein?

E. Welche Gleisweite empfiehlt sich für Sekundär- (Lokal-) Bahnen und welche Gleistype soll man für derartige Bahnen anwenden?

Die Sektionsbeschlüsse, welche von der Plenarversammlung des Kongresses ratifizirt wurden lauten wie folgt:

„ad A. Die Systeme des eisernen Oberbaues mit Langschwellen sind im Verschwinden begriffen, während die Anwendung der eisernen Querschwellen sich mehr und mehr hauptsächlich in Deutschland und Holland ausbreitet; die bisher damit in Belgien gewonnenen Resultate sind zwar im allgemeinen ungünstig, aber man geht daran, neue Versuche mit eisernen Querschwellen zu machen, welche weit solider konstruirt sind, als die bei den ersten Versuchen angewendeten.

Die Majorität der ersten Sektion ist der Ansicht, dass die eisernen Querschwellen, mindestens vom technischen Standpunkte, die Konkurrenz mit den hölzernen Traversen bestehen können und zwar ebenso auf Bahnen, welche stark benutzt werden wie auf solchen mit geringerem Verkehre.

Die Majorität der ersten Sektion ist weiter der Ansicht, dass diese Konkurrenz auch vom finanziellen Gesichtspunkte möglich ist, dass man aber in jedem einzelnen Falle einen Vergleich zwischen den beiden Arten des Oberbaues anstellen müsse in Betreff der Kosten des Materiales, der Arbeit, der Erhaltung und der voraussichtlichen Dauer der Materialien; das Resultat dieses Vergleiches wird ergeben, für welche Art des Oberbaues man sich zu entscheiden habe.

„ad B. Die Majorität der ersten Sektion ist der Ansicht:
1. dass für Hauptlinien, welche starken Verkehr haben, ebenso für strategische Linien, eine stärkere Schwelle verwendet werden soll als für Sekundärbahnen, vorausgesetzt dass letztere nicht bestimmt sind, in einem nicht fernen Zeitpunkte Hauptlinien zu werden. Für solche Bahnen, welche nur vorübergehend Sekundärbahnen sind, empfiehlt es sich unter Bedacht auf ihre Umwandlung in Hauptbahnen, die Widerstandsfähigkeit des Oberbaues angemessen dadurch zu vermindern, dass man die Entfernung der Schwellen in einem bestimmten Masse vergrössert;
2. für Sekundärbahnen, welche nie Hauptbahnen werden, empfiehlt es sich, weniger starke und billigere Querschwellen anzuwenden.

Was die vortheilhafteste Form und die Dimensionen der eisernen Querschwellen anbelangte, so ist die Majorität der Sektion der Ansicht, dass die Ergebnisse der bisher gemachten Versuche nicht ausreichen, um sich für eine bestimmte Type mit Ausschluss der übrigen zu entscheiden.

„ad C. Die Sektion I ist der Ansicht, dass es für Hauptbahnen mit starkem Verkehr ebenso wie für strategische Linien geboten sei, ein Profil mit sehr kräftigem Schienenkopf zu wählen, um die Dauerhaftigkeit der Schienen rücksichtlich deren Abnutzung zu erhöhen.
1. Für die Linien welche nur provisorisch einen sekundären Charakter haben d. h. in nicht allzuferner Zeit Hauptbahnen werden können, schlägt die Sektion vor, dasselbe Schienenprofil wie für Hauptbahnen zu wählen mit der Massgabe, dass man bis zu dem Zeitpunkte, als die Transformation der Linie stattfinden soll, entsprechend der bis dahin zulässigen Gleisesteifigkeit, in einer rationellen Weise die Austheilung der Querschwellen abändert, d. h. deren Entfernung von Mitte zu Mitte grösser hält.
2. Bezüglich der Sekundärbahnen, welche voraussichtlich keine Hauptlinien werden können, sind die Ansichten getheilt. Einzelne wollen nicht unter allen Umständen für solche Bahnen ein anderes Schienenprofil als für Hauptbahnen zulassen, andere befürworten ein reduzirtes Profil, welches neu zu studiren wäre vom Gesichtspunkte der geringeren Abnutzung; andere schliesslich wollen das Schienenprofil der Hauptbahnen, jedoch niedrigem Schienenkopfe.

ad E. Die Sektion ist einstimmig der Ansicht, dass man sich in eine Diskussion über lit. E. der Konklusionen des Rapportes nicht einlassen solle.“

Die Debatten welche dem Beschlusse in Betreff des eisernen Oberbaues in der Sektion und im Plenum vorausgingen, waren ebenso lebhaft als interessant.

Die Delegirten von Belgien verfochten den Standpunkt des Referenten, dass der eiserne Oberbau keinen geeigneten Ersatz für die hölzernen Schwellen bieten könne, sie beriefen sich hauptsächlich darauf, dass der eiserne Oberbau, welcher bei ihnen und in Frankreich vor längerer Zeit versuchsweise gelegt worden sei, sich als ganz unbrauchbar erwiesen hätte und herausgenommen werden musste.

Dementgegen machten besonders die Delegirten aus Deutschland und Holland geltend, dass diese Versuche in Frankreich und Belgien zu einer Zeit gemacht worden seien, wo die ganze Frage noch vollständig neu war und dass man aus ökonomischen Gründen ein zu leichtes Profil angewendet hätte; seitdem sei der eiserne Oberbau in Deutschland und Holland sowie auch in England (British-Indien) in grossem Massstabe eingeführt worden und habe allen billigen Anforderungen entsprochen.

Namentlich den beredten von statistischen Daten begleiteten Ausführungen des Geheimen Regierungsrathes Funk (Köln) und des Holländischen Delegirten Kalff, sowie nicht minder der ausgezeichneten Vertretung des Sektionsantrages in der Plenarsitzung seitens des Präsidenten Maximilian von Leber ist es zu danken, dass der Antrag des Referenten verworfen und die Konkurrenzfähigkeit des eisernen Oberbaues ausgesprochen wurde.

Im Plenum wurde nochmals von dem Belgischen Delegirten Stevart — allerdings vergeblich — der Versuch gemacht, den Beschluss der Sektion zu beseitigen, indem derselbe ein Amendement beantragte, durch welches der Sektionsbeschluss abgeschwächt werden sollte.

Neben der Frage des eisernen Oberbaues erregten die drei Programmpunkte, welche der 4. Sektion zur Berathung zugewiesen waren, vermöge ihrer generellen Natur das weitgehendste Interesse. Was die erste dieser drei Fragen anbelangt. welche die Stellung und Zukunft der Sekundärbahnen (Vizinalbahnen) als Transportinfluenzen in ihrer Beziehung zu den Eisenbahnen von „allgemeinem Interesse“ zum Gegenstande hat, so hat die Organisationskommission des Kongresses diese Frage, wie der Referent selbst zugibt, im Interesse Belgiens auf die Tagesordnung gesetzt.

Die Maschen des Netzes der Belgischen Hauptbahnen sind so dicht, dass kein Platz für neue Hauptbahnen vorhanden ist. Belgien ist also für die Zukunft auf den Bau von Sekundärbahnen angewiesen.

Ende des Jahres 1882 hatte Belgien nach der Statistik des M. Le Roy-Beaulieu im ganzen allerdings nur 81 km Vizinalbahnen, seitdem entstand aber unter dem Patronate und mit bedeutender Unterstützung der Regierung die „Société Nationale des chemins de fer vicinaux“, welche den Bau und Betrieb von Vizinalbahnen in der Ausdehnung von fast 1 200 km in Angriff nahm. Die Frage der Vizinalbahnen sollte also offenbar vom Kongresse zu dem Zwecke diskutirt werden, um die Belgischen Eisenbahnmänner mit den Erfahrungen bekannt zu machen, welche man anderwärts bereits früher rücksichtlich dieser Gattung von Eisenbahnen gemacht hatte.

Zum Referenten in dieser Frage hatte man einen Mann bestimmt, welcher wohl das grösste Interesse an der Frage der Vizinalbahnen hatte, nämlich Herrn de Bruyn, Präsidenten der vorgenannten „Société Nationale des chemins de fer vicinaux“. Dieser Fachmann erörterte in seinem ausgezeichnet gearbeiteten Berichte die hohe volkswirthschaftliche Bedeutung der Vizinalbahnen, deren Länge in der „civilisirten Welt“ er mit Ende 1884 auf ungefähr 34 000 km veranschlagt. Bruyn bezeichnet es als den Beruf der Vizinalbahnen, die Transporte aufzusuchen und zu sammeln, um sie den grossen (Verkehrs-) Adern zuzuführen; sie seien die Bäche, welche die grossen Ströme nähren müssen. Er führt aus, dass die Vizinalbahnen nicht ohne Unterstützung und Wohlwollen des Staates bezw. der grossen Eisenbahngesellschaften existiren können; also nicht Krieg, sondern Friede mit dem Staate und den grossen Eisenbahnen und Unterstützung seitens der letzteren sei die Basis des Bestandes und der Entwicklung der Vizinalbahnen. Zum Baue sollten, ebenso wie dies bei der Société Nationale der Fall ist, der Staat, die Provinzen Gemeinden und sonstigen Interessenten beitragen.

Die anschliessenden Hauptbahnen müssen in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse den einmündenden Vizinalbahnen thunlichste Erleichterungen in Bezug auf die Mitbenutzung der Bahnhöfe und Werkstätten, der Umladevorrichtungen und des Dienstverkehr gewähren; denn die grösste Oekonomie des Betriebes ist die unerlässliche Voraussetzung der Entwickelung des Verkehrs.

Anbelangend die Frage, ob der Betrieb der Vizinalbahnen gruppenweise oder getrennt geführt werden soll, so spricht sich der Referent mit Rücksicht auf die divergirenden Interessen der einzelnen Vizinalbahnen für eine getrennte Betriebführung aus, indem er sich darauf beruft, dass auch die Société Nationale die von ihr erbauten Vizinalbahnen an Einzelunternehmer auf Grund öffentlicher Konkurrenz in Betrieb gibt (gegen fixe Vergütung von 1 500 Frcs. pro Kilometer und durchschnittlich 30 pCt. der Bruttoeinnahme). Was die Spurweite anbelangt, so empfiehlt Herr Bruyn für Vizinalbahnen die Schmalspur und zwar trotz der unverkennbaren, aber immerhin überwindlichen Schwierigkeiten, welche sich aus der Schmalspur ins-

besondere bezüglich des Ueberganges der Güter auf eine normalspurige Bahn ergeben.

Endlich empfiehlt Herr Bruyn für Vizinalbahnen eine Unifikation der Tarife. Die Tarife für Vizinalbahnen sollen möglichst einfach und leicht verständlich abgefasst sein, sie sollen lediglich eine billige Entschädigung für den von der Eisenbahn beim Transport geleisteten Dienst enthalten, also mit Ausschluss einer Klassifikation der Frachtgüter nach ihrer Beschaffenheit lediglich eine Unterscheidung nach Massgabe der Schnelligkeit der Beförderung (à grande et petite vitesse), dann nach Massgabe der Beförderung in gedeckten oder ungedeckten Wagen, endlich nach Massgabe der Quantität des Frachtgutes (5 000 kg oder darunter) zulassen.

Zahlreiche Redner nahmen an der Debatte über obige Fragen theil, darunter Thielen, der Präsident der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion in Elberfeld, Urban, Generaldirektor der Grand Central Belge, Dutreux, Delegirter des Grossherzogthums Luxemburg, Empain, Administrator der Gesellschaft für schmalspurige Railways, endlich Levèl, Direktor der „Société général Française des chemins de fer économiques“. Letzterer Redner opponirte den Anträgen des Referenten in mehreren Punkten, insbesondere was die getrennte Betriebführung der Vizinalbahnen und die Unifikation der Tarife betrifft. Levèl verwirft das in Belgien in Anwendung stehende System der getrennten Betriebführung der Vizinalbahnen. Jede einzelne Vizinalbahn sei, wenn sie isolirt ist, nicht lebensfähig; gruppire man sie dagegen vernünftig, unabhängig von den grossen Bahnen, dann komme der Grundsatz zur Geltung: „l'union fait la force“. Levèl prophezeit über kurz oder lang einen grossen „Krach“ der Vizinalbahnen, wenn man nicht eine solche Vereinigung vornimmt. Bei getrennter Verwaltung erhöhen sich die Ausgaben derart, dass die Bahnen nicht bestehen können.

Levèl ist ebensowenig mit der vorgeschlagenen Unifikation der Tarife einverstanden. Mögen, sagte Levèl, die Sekundärbahnen nach wie vor Herren ihrer Tarife bleiben, die Industrie kann dabei nur gewinnen. Ist es beispielsweise gerecht, dass ein Ballen Seide nicht mehr Fracht zahlt als eine Tonne Kohle? Man darf nicht den kleinen Gesellschaften die werthvolle Hilfsquelle wegnehmen, erhöhte Tarife für Güter von grossem Werthe zu verlangen.

Schliesslich nahm der Kongress folgende im Wesentlichen mit den Anträgen des Referenten übereinstimmende Resolutionen an und zwar:

„1. Die Sekundär-, Vizinal- und Lokalbahnen müssen als Transportinfluenzen (Verkehrszubringer) für die grossen Bahnen betrachtet und als solche nach einem einheitlichen Plane angelegt werden; dieser Charakter der Lokalbahnen muss fortdauernd festgehalten werden und darf man ihnen daher keine Konkurrenzzwecke gegenüber den grossen Staats- und Privatbahnen unterschieben.

2. Die Sekundärbahnen müssen von den Verwaltungen der grossen Linien wohlwollend behandelt und thunlichst unterstützt werden, insbesondere in betreff der Benützung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe und Werkstätten, des Güterüberganges und des Dienstverkehrs.

3. Der Kongress spricht, ohne die Frage der Spurweite für Nebenbahnen dieser Art lösen zu wollen, die Ansicht aus, dass die schmale Spurweite, was den Bau und Betrieb der Sekundärbahnen anbelangt, grössere ökonomische Vortheile zulässig macht, als die breite Spurweite.

4. Der Kongress ist der Meinung, dass die Tarife der Vizinalbahnen, je nach der speziellen Lage jeder einzelnen Linie die grösste Elastizität bieten sollen, dass daher die Regierung ihnen weit höhere Preise bewilligen müsse, als den grossen Bahnen und ihnen in der Anwendung der Tarife viel grössere Freiheit gewähren soll.“

Eine weitere Frage, welche die 4. Sektion beschäftigte, betraf das Studium der Massregeln, welche allgemein zu dem Zwecke eingeführt werden könnten, um soweit als möglich für die Eisenbahnbediensteten S o n n t a g s r u h e sicherzustellen.

Der diesbezügliche schriftliche Bericht des Baron Prisse, Direktor der Eisenbahn von Antwerpen nach Gent, bespricht zunächst die Verhältnisse im Eisenbahnwesen, welche es mit sich bringen, dass der aufreibende Dienst bei den Eisenbahnen ununterbrochen Tag und Nacht, an Sonn- und Feiertagen sogar strenger als an Wochentagen verrichtet werden muss.

Der Referent weist sodann darauf hin, dass man immer und immer wieder sehen kann, wie gewisse Beamte und Arbeiter zu übertriebenen Arbeiten genöthigt werden, sei es im Wege einer beständigen Verlängerung der täglichen Arbeitsstunden, sei es im Wege der ununterbrochenen Arbeit, bisweilen durch Jahre ohne einen Tag der Ruhe und der Erholung. Diese Missstände seien in England, in Frankreich, in der Schweiz, in Deutschland und auch in Belgien hervorgetreten; namentlich seien diese Verhältnisse bei der Briefpost, den Eisenbahnen und anderen Transportunternehmungen (Omnibus, Dampfschiffe) zu Tage getreten und haben zur Kreirung der internationalen Konföderation in Genf zum Schutze der Sonntagsruhe Veranlassung gegeben, welche derartige Missbräuche von dreifachen Standpunkte: der Religion, der Gesundheit und der Moralität als verwerflich erklärt hat.

In Belgien war es nach dem Referat des Baron Prisse der jetzige Eisenbahnminister van der Perreboom, welcher für sein Ressort das Prinzip der Sonntagsruhe durch folgende Einführungen praktisch durchführte, welch letztere bisher zu gar keiner Beschwerde seitens des Publikums Anlass gegeben haben und zwar:

1. Die Sonntagsarbeit in den grossen Werkstätten ist gänzlich eingestellt, ausgenommen den Fall zwingender Nothwendigkeit.

2. In den kleinen Werkstätten, wo Leute beständig am Sonntag gegenwärtig sein müssen, sollen dieselben, ausgenommen wenn es unbedingt nöthig ist, nicht arbeiten.

3. Die Gütercentralbüreaus sind Nachmittag gesperrt.

4. Ohne Schaden für den Handel und die Industrie wurden mehr als 200 Güterzüge am Sonntag eingestellt und es wurde hierdurch möglich, einem grossen Theile der Maschinisten, Heizer und Zugbegleiter einen Ruhetag zu gewähren.

Der Referent spricht schliesslich die Hoffnung aus, der Kongress werde durch das Ergebniss seiner Berathungen den Anstoss dazu geben, dass ähnliche Fortschritte auf dem Gebiet der Wahrung der Sonntagsruhe auch bei den Eisenbahnen der übrigen Länder eingeführt werden.

Bei der Debatte in der 4. Sektion, welche sich sehr animirt gestaltete, war man wohl übereinstimmend der Ansicht, dass es wünschenswerth und nach Kräften anzustreben sei, den Eisenbahnbediensteten den Sonntag oder einen andern Tag der Woche als Ruhetag einzuräumen; ebenso einmüthig wurde aber der fromme Wunsch als nicht realisirbar bezeichnet, welcher darauf hinausgeht, die Sonntagsruhe der Eisenbahnbediensteten durch Einschränkung des Sonntagsverkehres auf den Eisenbahnen zu ermöglichen. Eine solche Massnahme lässt sich bezüglich des Personenverkehrs garnicht, bezüglich des Güterlaufes nur in sehr beschränktem Massstab und da auch nur bezüglich der gewöhnlichen Frachtgüter durchführen.

Was die Details der Debatte in der Sektion betrifft, so erhält zunächst Baron Prisse das Wort. Er schildert, wie das Leben gewisser Eisenbahnbediensteter (Kassirer, Wächter etc.) eine leibhaftige Sklaverei bilde; sie seien verurtheilt, sich zu plagen von Früh bis Abends durch 365 Tage im Jahre ohne jede Lebensfreude. Es sei wahr, dass die Kontinuität des Dienstes im Eisenbahnwesen eine unabweisliche Nothwendigkeit ist. Wie solle nun aber dieses „consideratum“ mit einer periodischen Ruhe des Eisenbahnpersonals in Einklang gebracht werden? Baron Prisse glaubt dieses Problem durch Schaffung eines Reservepersonals lösen zu können. Die subalternen Bediensteten wären in den Funktionen der höheren einzuschulen und hätten letztere an gewissen Tagen zu substituiren. Es wäre dies eine ähnliche Ablösung wie jene, welche bei Soldaten auf dem Schlachtfelde oder auch zu Friedenszeiten vorkommt, wenn es der Dienst erheischt. Auf solche Art würde die Unersetzbarkeit des Individuums und damit auch die Unersetzlichkeit der Arbeit verschwinden und könnte man jeden Bediensteten 52 Ruhetage im Jahre gönnen.

Herr Präsident Thielen erwähnt, dass die Versuche den Verkehr an Sonn- und Feiertagen einzuschränken, bei den Königlich Preussischen Staatsbahnen sich als vergeblich erwiesen hätten. Man hob für Sonn- und Feiertage alle Ermässigungen auf. Was war die Folge davon? der Verkehr ist noch grösser geworden; die Kirche erhöhe diese Arbeit durch ihre vielen Festtage.

Der Delegirte Grierson von der Great Western Railway weist auf Grund von Ziffern nach, dass es leicht möglich sei, den Eisenbahnbediensteten einen Ruhetag in der Woche einzuräumen; auf den Linien seiner Bahn arbeiten an Sonntagen beim Betriebsdienst nur 33 pCt., beim Zugdienst nur 10,82 pCt. des Personales.

Die Sonntagsruhe fand einen lebhaften Gegner an dem Französischen Delegirten Levèl. Dieser wies auf das Präjudiz hin, welches hieraus für eine grosse Anzahl von Linien entstehen würde, deren Dienst gerade an Sonntagen für die Masse des Publikums viel lebhafter und nützlicher ist als an Wochentagen.

Die Sektion hat übrigens dem Bedenken des Herrn Levèl Rechnung getragen, indem sie in der Resolution nur den Wunsch ausgesprochen hat nach Verallgemeinerung eines Ruhetages in der Woche, welcher Ruhetag möglichst mit dem Sonntag zusammenfallen soll.

Was den Verlauf der Debatte im Plenum des Kongresses betrifft, so nimmt nach dem Referenten Herr Thielen in Deutscher Sprache das Wort. Er ist im Prinzipe mit der Resolution einverstanden und bemerkt, man solle sich für die Gewährung der Sonntagsruhe ohne Rücksicht auf die finanziellen Opfer aussprechen, welche hierdurch den Bahnverwaltungen auferlegt werden. Herr Thielen warnt übrigens davor, das Recht der Bediensteten auf diese Ruhe auszusprechen. In unserer sozialen Agitationsperiode müsste man es vermeiden, Rechte zu formuliren. Redner schlägt eine genauere Fassung der Resolution vor. Der Kongress solle die Verwaltungen der Eisenbahnen auffordern, so weit als möglich an Sonntagen den Waarentransport und die

Arbeiten in den Werkstätten zu beschränken und den Sonntagsdienst in einer Weise zu regeln, dass die Angestellten ihre religiösen und Familien-Obliegenheiten erfüllen können. Redner formulirt in diesem Sinne ein Amendement. Kongressmitglied Belpaire macht den Konklusionen der Sektion den Vorwurf, dass es Wochenruhe und nicht bestimmt Sonntagsruhe heisst. Es handelt sich nicht um eine religiöse Frage, sondern die Bediensteten wollen sich am Sonntage erholen.

Herr Sitenko von der Kaiserlich Russischen polytechnischen Gesellschaft weist auf den Missstand hin, der entstehen kann aus der Sonntagsruhe für die mehrere Tage erfordernden Reisen. Kommt der Sonntag, siehe da! der Reisende ist mitten auf der Reise gehemmt.

Es war ja niemals davon die Rede, so etwas zu thun, bemerkt Baron Prisse. Aber, fügt der Sprecher hinzu, wie können wir unsern Bediensteten ein Joch auferlegen, welches wir selbst nicht ertragen möchten.

Herr Thielen zieht sein Amendement zurück, indem er sich mit de Bruyn dahin geeinigt hat, zu dem Texte der beantragten Resolution das Wort „Wochen" durch das Wort „periodisch" zu substituiren.

Der Kongress nimmt schliesslich mit allen gegen drei Stimmen folgende Resolution an:

„Der Kongress spricht sowohl im Interesse des Eisenbahnpersonals als in jenem des Betriebes selbst die Nothwendigkeit aus, in Betreff eines periodischen Ruhetages für die Eisenbahnbediensteten eine Einigung zwischen den verschiedenen betriebführenden Verwaltungen zu treffen und darnach zu streben, dass dieser Ruhetag soviel als möglich mit den Sonn- und Feiertagen zusammenfällt."

Die letzte Frage, welche die Abtheilung IV. beschäftigte, betrifft die internationale Eisenbahnstatistik und speziell die internationale Feststellung der statistischen Einheiten zur Ermöglichung der Vergleichung der Ausgaben und Einnahmen verschiedener Gesellschaften.

Der Bericht hebt hervor, dass die internationale Eisenbahnstatistik, wie solche vom internationalen statistischen Büreau in Wien veröffentlicht werde, viel zu spät erscheine und nicht genügende technische Daten enthalte, dass ferner die dabei in den verschiedenen Ländern zur Anwendung gebrachten Grundlagen so differiren, dass es schwer sei, sich in diesem Labyrinthe zurecht zu finden.

Der Referent formulirt folgende Verhandlungspunkte für den Kongress:

„1. Vervollständigung des Fragenheftes von Haag, damit man mittelst einer einfachen, gleichförmigen, für jede Betriebsart anwendbaren Methode zu einer allgemeinen technischen Statistik der Eisenbahnindustrie gelange, ebenso zur Kenntniss der approximativen Grundkosten der verschiedenen Verkehrseinheiten.

2. Es seien Massnahmen zu ergreifen, um ein internationales eisenbahnstatistisches Büreau zu errichten und diesem Büreau eine analoge Organisation zu geben, wie dem des allgemeinen Weltpost- und Telegraphenvereins in Bern.

3. Es seien in jedem Lande administrative und gesetzliche Verordnungen zu fassen, welche jede Eisenbahnverwaltung verpflichten, die speziellen statistischen Daten innerhalb des Rahmens des acceptirten Fragenheftes zu liefern."

Ueber die Debatte, betreffend diesen Antrag, erhalten wir von anderer Seite folgenden Bericht:

Der Brüsseler Eisenbahnkongress sollte, wie bei den offiziellen Eröffnungsreden mehrseitig hervorgehoben wurde, den ersten Schritt zur Gründung einer grossen internationalen Eisenbahnunion bilden. Die Verwirklichung dieser an und für sich schönen und grossen Idee ist aber auf diesem Kongress noch nicht erzielt worden, vielleicht weil die Mittel zur Realisirung des angestrebten Zweckes nicht allzu glücklich gewählt waren.

Man wollte einen Welt-Eisenbahnverband schaffen und glaubte denselben durch die Errichtung eines internationalen statistischen Büreaus der Eisenbahnen in Brüssel, nach dem Muster des Berner statistischen Büreaus für Post und Telegraphen, inauguriren zu sollen. Das heisst: den Pflug vor die Ochsen spannen, bemerkte treffend der Vorsitzende der 4. Sektion, in welcher dieser Gegenstand verhandelt wurde; die Bildung der Postunion ist der Errichtung des Berner Büreaus vorausgegangen und es müsse daher auch zuerst eine Eisenbahnunion gebildet werden, bevor man an die Gründung eines internationalen statistischen Büreaus schreiten könne.

Nichtsdestoweniger aber erachtete die Versammlung die Kreirung eines solchen Amtes für dringend nothwendig, unbekümmert auch darum, dass in Wien bereits seit dem Jahre 1877 das Büreau der fachmännischen Kommission für die internationale Eisenbahnstatistik funktionirt, welches, unabhängig und selbstständig das Ziel einer alle Staaten umfassenden Eisenbahnstatistik verfolgend und von den Regierungen und Eisenbahnverwaltungen in wohlwollender Weise unterstützt, bereits ansehnliche Erfolge aufzuweisen hat und eben in der Lage war, dem Kongresse ein stattliches Werk vorzulegen, in welchem die statistischen Daten von 342 Eisenbahnen Europas, die sich über 128 775 km ausspannen, einheitlich und systematisch dargestellt sind.

Herr Louis Perl, geschäftsführender Direktor des Vereins Russischer Eisenbahnen für den internationalen Verkehr, fühlte sich in seiner Eigenschaft als Vicepräsident der vorbezeichneten fachmännischen Kommission berufen, den Anträgen bezüglich der Errichtung eines statistischen Amtes in Brüssel in ebenso sachgemässer als entschiedener Weise entgegenzutreten. Er bemerkte, dass die Versammlung mehr gefällig den Auffassungen der Brüsseler Organisationskommission zuneige, als genaue Kenntniss von den Schwierigkeiten besitze, welche die fachmännische Kommission seit ihrem Bestande zu überwinden hatte, um das vorliegende Werk zu schaffen. Die Kreirung eines neuen statistischen Büreaus sei überflüssig, indem ja das Wiener Büreau allen Anforderungen entspreche, die man billigerweise an eine internationale Statistik zu stellen berechtigt sei und es würde thatsächlich auch die Firma ändern heissen, wenn ein solches Büreau statt in Wien in Brüssel etablirt würde, da die internationale Kommission unter ihren Mitgliedern nicht nur bedeutende Oekonomisten, Fachstatistiker und Eisenbahnadministratoren, sondern auch hervorragende Eisenbahntechniker zählt. Er bestreitet durchaus nicht die dem Stande der fortschreitenden Wissenschaft entsprechende nothwendige Verbesserung der Formularien und es würde die fachmännische Kommission gern bereit sein, die vom Kongresse beabsichtigten Abänderungsvorschläge zu prüfen und das begonnene Werk nach Thunlichkeit zu verbessern.

Unter dem Eindrucke dieser Auseinandersetzungen gab der Vorsitzende seinen Anschauungen dahin Ausdruck, dass es sich ihm nur mehr darum handele, für die rein technische Statistik neben dem Wiener Büreau eine Art Hilfskommission einzusetzen, welche in stetem Kontakte mit den Ingenieuren und den Direktoren der Eisenbahnen zu sein und im Einvernehmen mit dem Wiener Büreau zu arbeiten hätte.

Nachdem diese Idee auch von anderer Seite gutgeheissen wurde, bemerkte Herr Perl, dass, falls ein wirkliches Bedürfniss vorliege, eine bessere Spezialstatistik für rein technische Zwecke zu schaffen, er sich mit diesem Vorschlage einverstanden erklären könne, jedoch nur, wenn dieses technische Büreau sich gewissermassen dem Wiener Büreau unterordne, welches aus dieser Spezialstatistik die ihm gutdünkenden und in den Rahmen seiner Publikationen passenden Gesammtresultate aufnehmen werde.

Schliesslich kamen in letzter Stunde folgende Vermittlungsanträge zur Annahme: a) Von der Ansicht ausgehend, dass es für alle Eisenbahnverwaltungen von Interesse sei, über alle erreichten Fortschritte auf technischem Gebiete und den aus statistischen Grundlagen sich ergebenden Thatsachen und Erfahrungen im Laufenden gehalten zu werden, beantragt die Sektion, den Entwurf einer ganz speziellen technischen Statistik zu verfassen und sich im Einklange mit der internationalen statistischen Kommission in Wien der Publizirung der Resultate zu versichern. b) Die Section äussert den Wunsch, dass die Regierungen und die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen fortfahren mögen die Vereinigung aller jener Elemente zu erleichtern, welche nöthig sind, um durch die internationale statistische Kommission in Wien die allgemeine Eisenbahnstatistik veröffentlichen zu können, ebenso wie jene spezielle technische Eisenbahnstatistik, welche durch das zu errichtende internationale Büreau in Brüssel geschaffen werden soll.

In der Plenarsitzung des Kongresses beantragte der Delegirte für Brasilien Pineiro an Stelle des Sektionsantrages folgende Resolution:

„Die vorbereitende Kommission des Kongresses, sowie dessen Büreau werden beauftragt, einen neuen Kongress vorzubereiten und ihm den Plan vorzulegen für eine internationale wissenschaftliche Association zum Zwecke der Förderung der Eisenbahntechnik durch Kongresse, Publikationen und andere Mittel, namentlich aber durch Erleichterung des Verkehrs zwischen den verschiedenen Verwaltungen. Vorläufig werden die Obigen beauftragt, die Funktionen eines Büreaus für technische Eisenbahnstatistik zu übernehmen. Der nächste Kongress wird Massnahmen für die Einrichtung dieses Büreaus in Brüssel treffen."

Diese Motion wurde einstimmig unter allgemeinem Beifall acceptirt.

Damit war die Frage der Eisenbahnstatistik, welche die Gemüther so sehr erregt hatte, erledigt. Die Belgischen und die Französischen Ingenieure, die sich in der Mehrzahl befanden, sahen ihren Wunsch wegen der Errichtung eines internationalen statistischen Büreaus in Brüssel erfüllt. Die Aktivirung dieses Büreaus wird für die Bahnen neue Arbeit und neue Ausgaben und für das Wiener internationale statistische Büreau eine Komplikation des Bestehenden bedeuten. Ob die Beschlüsse der

Brüsseler Konferenz die Genehmigung der Regierungen und Verwaltungen der Eisenbahnen erhalten werden, bleibt abzuwarten.

Auf die vom Präsidium der fachmännischen Kommission für die internationale Eisenbahnstatistik veröffentlichte „Statistik der Europäischen Eisenbahnen für das Jahr 1882 nebst deren Hauptergebnissen im Jahre 1883“ werden wir demnächst ausführlicher zurückkommen.

(Fortsetzung folgt.)

Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft.

In der am 14. September 1885 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung, in welcher 27 477 Aktien mit 1 454 Stimmen vertreten waren, wurde folgender Antrag der Direktion angenommen: Die Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, auf den Antrag der Direktion und nach Anhörung des Gutachtens des Verwaltungsrathes, beschliesst: Dem zwischen dem leitenden Ausschusse der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft unterm 10. Januar 1885 abgeschlossenen Vertrage, betreffend Abtretung der Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil, wird die Genehmigung ertheilt.

Andererseits wurde bereits am 19. v. Mts. von der Generalversammlung der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil der vorstehend erwähnte mit der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag genehmigt.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von **Hermann Claudius.**

2. Albany.

Von einiger Entfernung stromabwärts gesehen präsentirt sich die auf dem Westufer des Hudsonriver liegende Stadt Albany recht vortheilhaft, das neue Kapitol überragt die anderen auf der sanften Berglehne errichteten Häuser bedeutend, so dass ich unwillkürlich an eine oder die andere der kleinen Residenzen Deutschlands dachte, als ich das „Schloss“ sah. Kapitol nennt man hier das Regierungsgebäude einer jeden Staatshauptstadt, nicht jenes der Centralregierung in Washington, D. C. (District of Columbia) allein.

Das Wetter war gut geworden und das schlechte Pflaster trocken. Wir fuhren im Hotelwagen zur „Stanwix Hall“, einem Hotel, welches in meinem Reisehandbuche, einem sehr mangelhaften Amerikanischen Hudsonriver-„Bädeker“, empfohlen wurde.

Albany ist ein grossartiges Verkehrscentrum, denn es darf nicht vergessen werden, dass sich daselbst die ersten Brücken über den eigentlichen Hudsonriver vom Ozean aus befinden. Brooklyn Bridge kommt ebensowenig in Betracht, wie die Brücken über den Harlemriver gezählt werden können, denn Frachten von Long Island und aus der nächsten Umgebung von Newyork, Ostufer, sowie von der City selbst und umgekehrt befördert man entweder verladen oder unverladen nach Jersey City respektive Hoboken hinüber oder herüber. Verladen werden die Waaren in die grossen 8rädrigen Waggons; besonders an Vestrystreet werden in den Vanderbilt'schen Lagerhäusern deren beladen. Motore schleppen die Züge auf die wirkliche, kurrente Bahn oder auf eigene Barken, deren jede zwei Reihen à 5 Waggons fasst. Ein kräftiger Schleppdampfer (Schraubenpropeller) legt sich zwischen zwei Barken, und dampft mit denselben nebst den darauf befindlichen 20 grossen beladenen Frachtwaggons zu irgend einem Bahnhofsslip.

Der grösste Theil des Landverkehrs zwischen dem Westen und Süden einerseits sowie den Neuenglandstaaten Connecticut, Massachusetts, Maine, Vermont, Newhampshire, Rhode Island andererseits muss über Albany geleitet werden, denn die Ferryboote z. B. bei Newburgh können doch nur Bruchtheile desselben bewältigen; die Nothwendigkeit, eine Brücke beim Stormking zu erbauen, tritt täglich mehr hervor. Dass diese Brücke fehlt, fühlten wir selbst in der Nacht schwer.

Albany besitzt drei eiserne Brücken, welche geöffnet werden können, Gitterbrücken, deren Mittelstücke, auf einem Strompfeiler ruhend, durch Dampfmaschinen um 90° gedreht werden können, um Schiffe durchzulassen.

Die unterste Brücke, durch welche wir fuhren, „Greenbush Bridge“, dient dem gewöhnlichen Verkehre und führt vom Fusse der Johnstreet in Albany hinüber nach der dritten Avenue in Greenbush.

Auf dem Ostufer, Sachsenhausen zu vergleichen, liegt nämlich eine Stadt; diese zerfällt in drei Theile. Der südliche heisst Greenbush, der mittlere East-Albany, der nördliche Bath.

East-Albany kann man von Albany aus kaum sehen, denn es liegt, so lang der Ort ist, eine Insel vor, welche mit allerhand Gebäuden wie Magazinen, Lokomotivremisen, Frachtbahnhofsgebäuden u. s. w. bebaut ist. Die Brücke der Newyork Central and Hudsonriver R. R. führt mitten auf diese Insel und zwischen letzterer und East-Albany befinden sich sogar drei kurze Brücken, deren zwei eine Gabel bilden und der Newyork Centralbahn gehören; die dritte, gleichfalls eiserne Gitterbrücke zweigt von der Boston und Albany R. R. ab, auf den Frachtenbahnhof und in die Lokomotivremisen führend.

Die Dampfboote der verschiedenen Linien legen zwischen der untersten und der mittleren Brücke in Albany an.

Dicht oberhalb der nördlichen Spitze der Insel kreuzt die zweite Eisenbahnbrücke den Fluss. Sie zweigt ebenfalls von der Central R. R. ab.

Längs des Flussufers in Albany laufen auf denselben Gleisen von Süden die Züge der Newyork Westhore and Buffalo R. R. sowie der Susquehanna and Albany R. R. herein; von Norden strebt nach denselben Punkten, den beiden Brücken, die Rensselaer und Saratoga R. R. (jetzt Delaware and Hudson Canal Company R. R. genannt); auch setzen sich dort die Gleise der westlichen Sektionen von den Central- und Westhorebahnen fort. Beide liefen bisher von Süd nach Nord und biegen in Albany rechtwinklig nach Westen um.

Grossartig sind die Hafenbauten des Eriekanals, welcher am Fusse der N. Lansingstreet in den Hudsonriver mündet. Der Kanal folgt einige Zeit dem Westufer des Flusses gegen Norden und da er am Nordende der Stadt in den Fluss tritt, so liegen die Häfen zum grössten Theile ausserhalb der eigentlichen Stadt, in North-Albany.

Es gibt 30 grössere Häfen, ausserdem an der Einmündung in den Fluss ein Bassin und zwei ganz kleine Häfen. Die Häfen bestehen in langen rechteckigen Wasserspiegeln, welche, in gehöriger Entfernung von einander, fast rechtwinklig auf den Kanal stehen; die nördlichen sind am längsten, weil dort der Streifen Landes zwischen Kanal und Fluss am breitesten ist. Die Häfen liegen östlich vom Kanal.

Ich habe eigentlich weiter nichts auf den Dämmen zwischen den einzelnen Häfen aufgestapelt gesehen, als Bretter, eine andere Fracht, den Kanalbooten entnommen und etwa dort im Freien abgeladen, fiel mir nicht auf. Auch bemerkte ich im Vorbeifahren keine nennenswerthen Magazine.

Oben erwähnte ich bereits, dass die Züge dreier Bahnen auf dem Ufer in Albany von Nord und Süd nach den Brücken fahren; es ist hier leider Gottes Sitte, während des Fahrens in Ortschaften oder bei Kreuzungen selbst in schnellem Tempo mit der Glocke zu läuten. Dieses höllische Gelärme nützt garnichts, denn täglich werden Dutzende von Menschen in den Vereinigten Staaten allein in Städten überfahren. Unser Hotel Stanwix Hall liegt an der Ecke von Maiden Lane und Montgomerystreet, dort wo sich die hohe Approche der unteren Eisenbahnbrücke mit der im Niveau liegenden Uferbahn kreuzt. Die Züge von vier Bahnen verkehren fast an den Fenstern, die Heizer der Lokomotiven läuten Tag und Nacht zum Herzbrechen; es war eine schreckliche Nacht. Ruhte der Lärm einige Minuten, blieb der Zug stehen, so flog alsbald ein Sicherheitsventil auf, und 120 bis 130 Pfund Dampfspannung verursachen einen grässlichen Lärm in der sonst stillen Nacht. Dann fuhr ein schwerer Lastzug an, der Schornstein tönte wie Posaune, die Glocke bimmelte — so ging es die ganze Nacht. Dazwischen fuhr einige Mal ein schwerer Wagen über das holprige Pflaster von Mongomerystreet und hielt unter unseren Fenstern an; in einem Magazin über der Strasse polterten unaufhörlich Kisten und Kasten: Es ist etwas Schönes um einen grossartigen Eisenbahnverkehr, unter den Fenstern des Schlafzimmers kann er aber ungemüthlich werden, selbst einem alten Eisenbahner wie mir.

Es dürfte viele Leser dieser Zeitung interessiren zu erfahren, wie man in einem echt Amerikanischen Hôtel zweiten Ranges lebt und wie durchschnittlich die Preise sind, gehört doch die Hôtelfrage nach der Tariffrage zu den wichtigsten Fragen des Reisenden, und ich gestehe offen, dass ich mir lange keine rechte Vorstellung von wirklichem Hôtelleben in den Vereinigten Staaten machen konnte. Die Beschreibungen, welche ich in Europa las, mögen richtig sein, betreffen aber nur bestimmte Crack Hôtels, deren es garnicht viele gibt. Eines der berühmtesten ist das „Fifth Avenue Hôtel“ hier in Newyork. Ein Bekannter von mir wohnte dort längere Zeit und zahlte täglich 8 Dollar; er hatte dafür ein Hofzimmerchen, ich weiss nicht mehr wie hoch. Gegessen habe ich dort nicht — der Himmel weiss, wie der Gast seine 8 Dollar herausschlägt, durch Getränke sicher nicht, denn solche bekommt man selbst im Fifth Avenue Hôtel meines Wissens nur gegen Extrazahlung.

Also in Stanwix Hall kostet „Board“ täglich 3 D. 50 Cts. Unter Board versteht man Wohnung, Frühstück, Mittagessen, Abendessen. Ausser diesen Mahlzeiten bekommt man nichts. In Philadelphia z. B. musste ich in ein Restaurant gehen.

Es sind aber auch Spezialpreise in den Hôtels angeschlagen, in Stanwix Hall hängt folgender Tarif in jedem Zimmer:

	D.	Cts.
Breakfast (Frühstück)	—	75
Dinner (Mittagessen)	1	—
Supper (Abendessen)	—	75
Breakfast and Dinner	1	75
„ „ „ and Supper	2	50
Lodging (Wohnung) and Breakfast	1	75
Supper, Lodging and Breakfast	2	75
Lodging, Breakfast and Dinner	2	75

No rooms without board (keine Zimmer ohne irgend eine Mahlzeit).

A separate table is provided for children and private servants. Full price will be charged for children occupying seats at the public table, d. h. für Kinder und Dienerschaft gibt es eine besondere (billigere) Tafel; sitzen die Kinder mit im allgemeinen Speisesaale, z. B. bei ihren Eltern, so müssen sie zahlen wie Erwachsene, wenn sie auch kaum einen Teller Suppe zu essen vermögen.

Die männliche Bedienung besteht ausschliesslich aus Farbigen (Negern, Mulatten, Quadronen, Octoronen). Zu jeder Mahlzeit wird ein besonderer Speisezettel gedruckt, welcher meist sehr reichhaltig ist, besonders jener zum Dinner. Der Speisezettel gleicht genau dem in einem jeden besseren Restaurant Newyorks, enthält aber keine Preise. Man könnte nun die ganze Speisekarte durchessen, wenn man es vermöchte, man kann auch nur eine Tasse Kaffee oder Thee trinken, ganz nach Belieben — es kostet zur Frühstücks- und Abendzeit 75 Cts., zu Mittag 1 D. Gäste kann der Hôtelgast mitbringen, wenn er es anzeigt, sonstige Fremde dürfen jedoch nicht mit essen.

Wir brauchten nur Supper, Lodging und Breakfast, wofür wir den oben dafür angegebenen Preis zahlten.

Tritt man mit einer Dame als neuer Ankömmling in ein Hôtel, so geht die Dame in den Ladies parlour und wartet, bis der Begleiter ein Zimmer erlangt hat. Der Herr geht zum „Desk“, das ist jener Ort im Parterre, wo der Hôtelclerc (also Buchhalter, obwohl es nicht die Uebersetzung ist) waltet. Man trägt zuerst seinen (oder einen fingirten) Namen in das Hôtelbuch ein. Die Angabe eines falschen Namens ist nicht strafbar, aber unfein.

Reist man mit einer Dame und trägt auch nur zum Spasse ein: „X. and wife“, so gilt dieses im Staate Newjersey als Trauung, die Begleiterin ist dadurch legitime Frau geworden; ist der Begleiter bereits verheirathet, so kann er, falls die Sache vor Gericht kommt, wegen Bigamie auf 5 oder 10 Jahre in das Zuchthaus wandern.

Ich theile dieses mit, um zu warnen, damit unerfahrene Reisende nicht den sehr häufig vorhandenen Abenteuerinnen in die Hände fallen. Die Sache ist buchstäblich wahr, wurde, seit ich hier bin, häufig in den Zeitungen besprochen.

Es gibt hier kuriose Gesetze, aber im ganzen genommen beruhen sie doch auf kerngesunder Grundlage und ausgezeichneter Achtung auch des Geringsten als Mensch. Allerdings werden diese schönen Theorien nicht immer gewissenhaft in die Praxis übertragen.

Man schreibt übrigens gewöhnlich den vollen Namen seiner Gattin ein.

Der Hôtelclerc übergibt dem Gaste einen Schlüssel, ein „Nigger“ bemächtigt sich des Gepäcks, man holt seine Dame ab, wenn man in Begleitung einer solchen kam, betritt den nie fehlenden Elevator und schwebt in jenes Stockwerk empor, wo sich das angewiesene Zimmer befindet.

Das übrige spielt sich ab, wie in Europa, mit Ausnahme der Mahlzeiten, wie ich bereits erwähnte. Auch Stiefelputzen zahlt man besonders. Das nennt man „American plan“. Hôtels, welche nach dem „European plan“ geführt werden, bieten ein Gemisch von allerhand Europäischen Gebräuchen mit dem „American plan“. Den letzteren fand ich in Philadelphia sowie in Albany, Saratoga, Niagarafalls rein vor; der European plan ist bekanntlich in Wien ganz anders als in Triest oder Berlin, von Frankreich garnicht zu reden, wo mindestens im ganzen Lande Gleichmässigkeit herrscht, wie auch in der Schweiz. Der Ausdruck „European plan“ ist demnach vag, und besagt hauptsächlich: „Speisen à la carte“ nebst table d'hôte.

Ein Gasthaus, welches drei Gastbetten besitzt, darf Hôtel genannt werden. Die elendesten Hôtels dieser Art in der unteren Stadt Newyorks sind verhältnissmässig sehr theuer; zwei Dollar nimmt man den Einwanderern sicher täglich für Board ab, wohl auch mehr. Die Unterkunft ist häufig geradezu skandalös.

Freitag, den 14. August, war ein sehr schöner Tag, und wir trachteten uns durch einen Spaziergang von den Strapazen der Nacht zu erholen. Hinter dem Kapitol beginnen recht schöne, mit Schatten spendenden Bäumen bestandene Strassen; weiter gegen Westen zu liegt der Washington-Park, zwar noch ohne vielen Schatten, doch sehr nett angelegt und wohl gepflegt. Wo wir auch in Albany herumgingen, nirgends bemerkten wir eine diensttaugliche Strassengaslaterne; von einer jeden war, wie auf dem Broadway in Newyork, nur der Ständer nebst einem Ringe übrig geblieben. Der Ring hält die Laterne und trägt jetzt die Aufschrift des Namens der sich kreuzenden Strassen, wenn die Laterne an einer Strassenecke brannte. Ueberall hingen jedoch elektrische Bogenlampen: ganz Albany scheint daher elektrische Strassenbeleuchtung zu besitzen.

Für gewöhnlich sind die Strassennamen an den Ecklaternen auf das Glas gemalt, doch werden die Scheiben sehr häufig von Ball spielenden grossen und kleinen Rangen zerbrochen, so dass an sehr vielen Laternen Newyorks die Bezeichnungen fehlen.

Washington-Park in Albany liegt recht hoch und gegen Südwesten konnten wir die schönen Catskill Mountains klar und deutlich erblicken — Tags vorher war uns dieser Genuss versagt, wie ich früher berichtete.

Mit rührender Regelmässigkeit wiederholen sich in allen grösseren Städten der Union dieselben Strassennamen; ich hatte, meinem Berufe zur Folge Dutzende von Stadtplänen in den Händen, und überall wiederholten sich Frontstreet, Madisonstreet, Pearlstreet, Chestnutstreet, Washington Square (oder Park) u. s. w.

In fast jedem Staate wiederholen sich eine Anzahl von Ortsnamen anderer Staaten, was mit „Neustadt“ in Deutschland übrigens auch der Fall ist.

Albany hat 70—80 000 Einwohner. Ein bedeutender Industriezweig ist das Giessen von Zimmeröfen, welche oft architektonisch schön sind, aus wenig Eisen und viel Marienglas bestehen, mich aber nicht anheimeln. Sie verschlingen enorm viel Kohlen.

Eine jede der Eisenbahnbrücken soll mehr als 4 000 Fuss lang sein, diejenige, welche über die Insel geht, fast 2 Millionen Dollar kosten.

Die städtische Wasserleitung entnimmt das Wasser aus dem fünf englische Meilen entfernten Rensselarer See; es war das vom kalten Rohre in unserem Hôtelzimmer fast noch wärmer, als das Wasser in Newyork, kaum trinkbar. Zweimal Drücken der elektrischen Klingel bedeutet „Eiswasser“, welches der Nigger brachte und von uns mit dem Leitungswasser gemischt wurde.

Gegen Mittag gingen wir auf den ganz in der Nähe des Hôtels liegenden Bahnhof der Delaware and Hudson Canal Company Bahn, um nach Saratoga zu fahren.

(Fortsetzung folgt.)

Amerikanische Korrespondenz.

Wagenmiethe.

Auf der letzten, im Juni cr. stattgehabten Generalversammlung des Wagen-Abrechnungsverbandes wurde u. a. auch ein Bericht des Komitees vorgelegt, welches früher zur Erwägung der Frage erwählt war, wie dem Uebelstande des zu langen Aufenthaltes der Wagen auf fremden Bahnen abzuhelfen sei. Das Komitee hat möglichst eingehend erörtert, ob an Stelle der jetzigen blossen Laufmiethe entweder

1. eine Strafmiethe für die über eine festzusetzende Benutzungsdauer hinausgehende Zeit, oder
2. eine gemischte Zeit- und Laufmiethe oder
3. eine blosse Zeitmiethe

einzuführen sei und ist zu dem Resultat gekommen, dass die letztere den Vorzug verdiene und zwar zum Betrage von 35 Cts. pro Tag (= 144,8 ₰). Dasselbe schlägt jedoch vor, da die Frage eine sehr verwickelte und schwierige sei, den Inhalt des Berichts zunächst in der folgenden Generalversammlung zur Erörterung zu stellen und sodann ihm oder einem anderen, verstärkten Komitee (das jetzige bestand aus 5 Personen) eingehendere Ermittelung darüber aufzutragen, wie das finanzielle Resultat der vorgeschlagenen Aenderung in den verschiedenen Fällen sich gestalten werde. Es sei vorauszusehen, dass solche Bahnen, welche fremde Wagen meistens auf langen Strecken ohne Unterbrechung zu benutzen hätten, sich für die Zeitmiethe, weil diese ihnen finanziell günstiger, erklären würden, während Bahnen, welche solche Wagen vielfach auf kurze Strecken zu transportiren hätten, zur Annahme der Zeitmiethe schwer zu bewegen sein würden, weil diese ihnen voraussichtlich Nachtheil bringen. Besondere Schwierigkeit biete die Frage über die Vergütung der einer Bahn bloss zur Entladung übergebenen Wagen (switching cars). Diese von der Vergütung der Zeitmiethe auszuschliessen, sei unbedingt unthunlich. („Railr. Gaz.“)

Passagier-Schutzverein.

Die Gründung dieses Vereins ist eine Thatsache, welche alle anständigen Reisenden mit Befriedigung erfüllen kann. Der Zweck desselben ist die Abstellung gewisser Missbräuche, welche bis jetzt den Komfort der Reisenden sehr beeinträchtigen und ein Blick auf den Prospekt gibt Grund zu der Hoffnung, dass der Verein sein Ziel erreichen werde.

Beim Eintritt in den Verein hat das neue Mitglied sich zu verpflichten, gewisse Regeln zu beobachten. Die erste derselben ist: stets sofort hinauszuwerfen jede Zeitung, jedes Buch oder Packet, welches ihm der umherlaufende Zeitungsverkäufer (train-boy oder news-boy) in den Schoss legt. Die Aufstellung dieser Regel ist unzweifelhaft veranlasst durch das vor kurzem veröffentlichte Beispiel einer alten resoluten Dame, welche alle ihr unrechtmässiger Weise aufgedrungenen verschiedenen Artikel zum Fenster hinausbeförderte. Wenn diese Regel getreu befolgt wird, so werden binnen kurzem die Verfolgungen durch den Zeitungsburschen ein Ende haben. Drei Reisende in einem Zuge, deren jeder ein Päckchen Zuckerwerk, eine Zeitung, ein Buch oder eine Banane zum Fenster hinausschickt, werden den News-boy um seinen ganzen Verdienst und sechs solche Reisende ihn zum Bankerott bringen. Drei Wochen dieser Praxis werden ge-

nügen, um allen Zeitungsverkäufern den Geschmack daran zu verderben, den Reisenden ihre Sachen zuzuwerfen.

Die Mitglieder sind ferner verpflichtet, jedem Mitreisenden, welcher eine ihm gegenüber befindliche (nach beiden Seiten drehbare) Lehne umwendet, um seine Füsse auf den Sitz legen zu können, entgegenzutreten. Das zu beobachtende Verfahren ist: sofort die Lehne wieder umzulegen und auf die Beine des Gegners zu werfen. Es schadet nichts, wenn eins oder zwei dabei gebrochen werden, denn es ist die Ansicht rechtlich begründet, dass jemand, der seine Beine auf einen ihm nicht zustehenden Sitz legt, dies auf seine eigene Gefahr thut. Wenn die Beine nicht brechen, so werden sie jedenfalls empfindlich weh thun, und wer in dieser Weise gezüchtigt ist, wird sich wohl hüten, sich ein zweites Mal derselben Gefahr auszusetzen.

Eine Frau, welche es fertig bringt, nach Umklappen einer Lehne sich mit ihren sieben Sachen über 4 Sitze auszubreiten, wäre am besten nach einer vortrefflichen Methode zu bestrafen. In jeder Eisenbahnstation wird sich der Verein einen oder mehrere fette Neger mit tüchtiger Schwitzfähigkeit halten. Sobald ein Mitglied eine 4 Sitze einnehmende Dame wahrnimmt, wird es nach der nächsten Station telegraphisch einen oder zwei Vereins-Neger bestellen, welche, sobald der Zug dort eintrifft, den Wagen besteigen und nach Beiseiteschieben einiger Packete in nächster Nähe der Dame Platz nehmen. Dem Neger ist es untersagt, zu ihr zu reden oder sie irgendwie anders als durch seine blosse Anwesenheit zu belästigen. Wir sind überzeugt, dass keine Dame, welche den Verein und sein beabsichtigtes Verfahren kennt, sich diesem aussetzen wird.

Es gibt noch andere zu bekämpfende Eisenbahnmissbräuche, gegen welche der Verein mit einer Behandlungsart hervortreten wird. Da ist der Mann, welcher die Fenster an einem kalten und staubigen Tage offen hält; der, welcher nie leidet, dass der Ventilator offen bleibt; oder der, welcher den Bremser veranlasst, noch immer in dem Ofen nachzulegen, wenn die Hitze im Wagen schon auf etwa 70° (22° R.) gestiegen ist. Wie bei diesen Fällen zu verfahren, ist eine schwierige Frage und der Verein hat beschlossen, dagegen erst dann vorzugehen, wenn er einwandfreie Mittel gefunden haben wird. Im Prospekt ist nichts gesagt über die Dampfpfeife, aber der Verein wird sie kaum unberücksichtigt lassen können. Wegen einer solchen Auslassung sollte man aber den vortrefflichen Verein nicht tadeln. Er wird selbst dann ein gutes und grosses Werk vollbringen, wenn er sich beschränkt auf die Bekämpfung des Train-boy und des Mannes und der Frau, die mehr Plätze als ihnen zukommen, einnehmen und er wird des Wohlwollens jedes verständigen und menschenfreundlichen Mannes sicher sein. („Newyork Times".)

Verkehr auf den Newyorker Hochbahnen.

Am Tage der Begräbnissfeier des General Grant — 8. August cr. — betrug die

Personenbeförderung auf der 2. Avenuebahn	36 150
„ „ „ 3. „	143 865
„ „ „ 6. „	179 626
„ „ „ 9. „	40 435
zusammen	400 076 Pers.

Natürlich drängte sich der Hauptheil dieses Verkehrs auf wenige Stunden zusammen und zu gewissen Zeiten liefen die Züge so dicht hintereinander, als nur möglich — etwa je 1 Minute, folgend. Die Beförderung ging ohne irgend welchen Unfall von statten.

Dies ist die grösste, bisher an einem Tage vorgekommene Personenzahl auf diesen Bahnen.

Der nächststärkste Tag war der vor der Eröffnung der Brooklynbrücke mit 389 500 Personen. („Railr. Gaz.")

Missouri Pacificbahn im Jahre 1884.

Das Netz der von dieser Verwaltung betriebenen eigenen und gepachteten Bahnen hatte Ende 1884 den bedeutenden Umfang von 6 004 Miles (= 9 667 km), wovon 3285 Miles = 54,7 pCt. Stahlschienengleise.

Das Fahrmaterial betrug: 736 Lokomotiven, 503 Personen-, 19 061 Güter- und 219 Dienstwagen, ferner 5 Dampf-Fährboote.

Neben einem Aktienkapital von 29 974 800 D. waren fundirte Schulden im Betrage von 28 895 000 D. und an schwebenden Schulden ca. 2,5 Millionen Dollar vorhanden.

Verkehrsergebnisse.

Lokomotivmeilen	26 249 500
Personenwagenmeilen	33 288 675
Güterwagenmeilen	251 112 716
Zahl der Passagiere	5 300 066*)
„ „ Tonnen Güter	8 986 786**)
Durchschnittliche Zugbelastung	41 Passagiere
„ „	170 t Güter.

*) durchschnittlich jede 54,5 Miles.
**) „ „ 249,8 „

Der Total-Kohlenverkehr betrug 1 517 259 t, von denen etwa ⅔ in den eigenen Bergwerken der Bahn gewonnen wurden, während ca. 500 000 t aus fremden Bergwerken herrührten. Die Gesellschaft verbrauchte von dem Gesammtquantum selbst: 915 439 t. Die Bruttoeinnahme aus diesem Kohlenverkehr belief sich auf 1 483 328 D., wovon ca. 1 Million aus verkauften Kohlen entstammten, welche also 71,2 pCt. des Gesammtreingewinnes deckten. Die durchschnittlichen Kosten der beim Bahnbetriebe verbrauchten Kohlen stellten sich auf 2,24 D. pro Tonne.

Einnahmen	1884 D.	gegen 1883 pCt.
Personenverkehr	2 043 457	— 2,0
Güterverkehr	6 047 339	— 6,5
Post- und Expressverkehr	442 133	+ 2,6
Renten etc.	244 698	+ 45,7
Summa	8 777 627	— 4,1
Betriebsausgaben	4 492 877	— 9,7
Nettoerträge	4 284 750	+ 2,6
Bruttoeinnahme pro Mile	8 822	— 4,6
Nettoertrag pro Mile	4 307	+ 2,1
Prozente der Ausgaben	51,2	— 3,2

An Dividende zahlte die Gesellschaft 7 pCt.

In Bezug auf den Landbesitz ist zu bemerken, dass ca. 592 000 Acres zum Kaufpreise von ca. 1 875 000 D. verkauft wurden und ca. 5 000 000 Acres noch im Besitz der Bahn verblieben.

Der Jahresbericht schreibt den Rückgang der Bruttoeinnahmen dem über das ganze Land verbreiteten Druck auf die Geschäfte, dem schlechten Ernteergebniss in manchen Landestheilen, Naturereignissen, wie Ueberschwemmungen u. s. w., endlich der zunehmenden lokalen Konkurrenz zu. Dass gleichwohl die transportirte Gütermenge nur wenig gegen das Vorjahr zurückgeblieben, sei ein Zeichen, dass die Entwickelung des Landes fortschreite.

Die Eröffnung neuer Konkurrenzlinien, namentlich transkontinentaler, habe die Fahrpreise sehr herabgedrückt und das früher vortheilbringende Geschäft mit Kalifornien, Arizona und Neu-Mexiko bedeutend beeinträchtigt. („Railr. Gaz.")

Brückenprüfung.

Das Eisenbahnkommissariat des Staates Newyork setzt seine im vorigen Jahre begonnene umfangreiche Arbeit, die Prüfung der Sicherheit einer jeden im Staate vorhandenen Brücke, deren es 3 500 gibt, noch immer fort. Jede Brücke nur zu 100 Länge angenommen, gibt dies 66½ Miles Brückenwerk, von welchem allen das Kommissariat Beschreibung und Zeichnung eingefordert hat. Jede Brücke wird darnach an Ort und Stelle durch einen damit beauftragten Brückeningenieur eingehend untersucht.

Obwohl die gedachte Behörde in ihrem für 1885 erstatteten Bericht die Beendigung dieser Arbeit bis 1886 in Aussicht gestellt hat, so ist doch bei den vorhandenen vielfachen Schwierigkeiten ein Innehalten dieses Termins kaum zu erwarten. Immerhin wird die Revision für die Sicherheit der Bahnen im Staate Newyork die besten Früchte tragen. H.

Litteratur.

The Elements of Railroading. By Charles Paine. Published by the „Railr. Gazette". Newyork 1885.

Der Verfasser, welcher nach einer längeren Dienstzeit als Generalsuperintendent der Lake Shore & Michigan Southern Eisenbahn und später als General Manager der Newyork, West Shore & Buffalo Eisenbahn im Dezember 1883 seinen Abschied nahm, um seine geschwächte Gesundheit auf einer Reise nach Europa wieder herzustellen, hat in der ihm dadurch gewordenen Musse seine im Eisenbahndienste gewonnene Erfahrung in einer Reihe von Artikeln niedergelegt, welche in der „Railr. Gaz." vom November 1884 bis Januar 1885 zuerst erschienen und aus deren Zusammenfassung und Wiederabdruck das vorliegende Büchlein entstanden ist. Dasselbe erstreckt sich auf das ganze Gebiet des Eisenbahnwesens, beginnend im Kap. I bei den Vorarbeiten und der Feststellung der Linie und in weiteren 12 Kapiteln sich verbreitend über den Grunderwerb, die Entwässerung, den Bahnkörper und seine Unterhaltung, die Stationen, Maschinenschuppen und Reparaturwerkstätten, Telegraphenlinien, die Lokomotiven und Wagen, die Beförderung der Güter und der Passagiere und über das Personal.

Wenn auch ausschliesslich die Amerikanischen Verhältnisse die Grundlage bilden, von welcher der Verfasser selbstverständlich und unwillkürlich ausgeht und wenn daher auch manches von ihm als nothwendig und erstrebenswerth bezeichnet wird, das innerhalb des Deutschen Vereins längst geordnet und in Uebung ist (z. B. in Bezug auf Verwendung und Austausch der Wagen), so sind doch viele seiner Urtheile und Empfehlungen von allgemein gültiger Bedeutung und praktischer Wichtigkeit. Der Inhalt gibt jedenfalls von den Amerikanischen Anschauungen

über wichtige Zweige der Verwaltung (z. B. Verwendung der Lokomotiven, Behandlung des Personals) werthvolle Beiträge; es kann daher das Buch jedem, der sich für die Amerikanischen Verhältnisse interessirt, bestens empfohlen werden. H.

Miszellen.

Heberlein-Bremse auf der Aargau-Luzerner Seethalbahn.

Letzter Tage wurde, wie den „Baseler Nachrichten" unterm 5. d. Mts. geschrieben wird, die genannte Bahn von den Direktionsmitgliedern und dem Betriebschef der Waldenburgerbahn besucht, vorzugsweise behufs Studiums der an allen Fahrzeugen der Seethalbahn angebrachten kontinuirlichen und selbstthätigen Heberlein-Bremse. Zwei bei dieser Gelegenheit vorgenommene Versuche über die Maximalwirkung der Bremse ergaben bei Bremsung aller Fahrzeuge und normalem Schienenzustande: bei 25—30 km Geschwindigkeit pro Stunde und 35 ‰ Gefälle: 35 m Bremsweg; bei 25 km Geschwindigkeit pro Stunde und horizontaler Bahn: 20 m Bremsweg. Bemerkt sei, dass 25 km pro Stunde die grösste für die Strassenbahn gestattete Geschwindigkeit ist. Die Verwaltung der Waldenburgerbahn zeigte sich von der Untersuchung sehr befriedigt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II.

1. Diejenigen Transporte nach Moskau, die nach dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs auf den beiden Routen via Alexandrowo und via Grajewo und nach dem Importtarif nach Moskau auf der Route via Wirballen-St. Petersburg zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, werden behufs Erzielung einer Natural-Verkehrsausgleichung, abweichend von den auf Seite 9 des 5. Nachtrages zu dem erstgenannten Tarif enthaltenen Instradirungsbestimmungen unter Ausschluss der Routenvorschrift derart vertheilt, dass die sämmtlichen Transporte vom 6. bis 10. Oktober cr. neuen Stils via Grajewo statt via Alexandrowo zu befördern sind.

Im Uebrigen bleiben die gedachten Instradirungsbestimmungen in Kraft.

2. Ferner sind diejenigen Transporte nach Moskau von den Stationen Breslau N. M. E, Breslau O. S. E. und Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof), die nach dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs auf den beiden Routen via Sosnowice und via Grajewo und nach dem Importtarif nach Moskau auf der Route via Wirballen-St. Petersburg zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, behufs Erreichung desselben Zweckes, abweichend von den vorbezeichneten Instradirungsbestimmungen, unter Ausschluss der Routenvorschrift:

a) in der Zeit vom 1. bis 10. Oktober, vom 1. bis 10. November, 1. bis 10. Dezember dieses Jahres, 1. bis 10. Januar, und 1. Februar künftigen Jahres neuen Stils via Grajewo statt via Sosnowice,

b) vom 2. bis 10. Februar und vom 1. bis 4. März künftigen Jahres neuen Stils via Wirballen-St. Petersburg statt via Sosnowice

zu befördern.

Im Uebrigen bleiben die gedachten Instradirungsbestimmungen auch ferner in Kraft. (1951 J)

Bromberg, den 10. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. Js. kommt der I. Nachtrag zu dem vom 1. August d. Js. ab gültigen Tarif für den **Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlenverkehr** zur Einführung. Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen auch Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Eisenberg i. A. und Ossmannstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt. Exemplare hiervon sind durch die betheiligten Verwaltungen und Expeditionen zu beziehen.

Dresden, am 14. September 1885. (1952)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Innerhalb der Tarife **Altona, Hannover und Oldenburg-Bromberg** vom 1. bezw. 15. Juni 1885 treten unter bestimmten Bedingungen, welche bei den bezeichneten Güterexpeditionen zu erfahren sind, zum überseeischen Export für Eiersendungen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum folgende Ausnahmesätze mit Gültigkeit vom 15. September 1885 in Kraft:

Prostken transito-Hamburg	4,95 M.
„ „ -Bremen	5,16 „
„ „ -Bremerhafen und Geestemünde	5,47 „
„ „ -Cuxhafen	5,53 „
„ „ -Harburg	5,00 „
„ „ -Brake, Elsfleth und Nordenhamm	5,47 „

pro 100 kg.

Vorstehende Ermässigung wird nur auf Reklamation bei den Ausgangsverwaltungen, den Eisenbahndirektionen zu Altona, Hannover, Harburg bezw. Oldenburg gegen Erbringung des Exportnachweises im Wege der Rückvergütung gewährt.

Bromberg, den 13. September 1885. (1953 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Magdeburg-Braunschweigischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Oktober d. Js. tritt zum Tarife, Theil II, vom 1. Mai 1883 für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 1 und der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, ferner Aufnahme der bei Harzburg belegenen Mathildenhütte in den Verkehr, anderweite Tarifsätze für die Station Ballenstedt, sowie neue Tarifsätze für die Stationen Gernrode am Harz und Suderode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg.

Exemplare dieses Nachtrages sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 11. September 1885. (1954)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Der im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr** von Amsterdam und Rotterdam bestehende Ausnahmetarif F/b für Eisenerz auf sonst leer ins Kohlenrevier gehenden Kohlenwagen in Extrazügen, aufgeführt in den Heften B 1, 3 und 4, C 1, 3 und 4 des Gütertarifs vom 1. November 1883, tritt am 1. November d. J. ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte ab finden für Eisenerzsendungen von den genannten Stationen die Sätze des Ausnahmetarifs Fa für einzelne Wagen bezw. des Spezialtarifs III Anwendung. (1955)

Elberfeld, den 15. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der Königlichen Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinischen) zu Köln.

Der Ausnahmefrachtsatz für Getreide etc. Sichelsdorf-Frankfurt a/O. auf S. 148 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarifs Theil II, Heft 2 vom 15. April d. Js. wird mit sofortiger Gültigkeit von 1,15 M. auf 2,09 M. pro 100 kg berichtigt.

Breslau, den 15. September 1885. (1956)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Petroleumverkehr an den Dresdener Elbkai's betreffend. Unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 17. Oktober 1879 wird im Einvernehmen mit der Königlichen Zoll- und Steuerdirektion die Entladung und zollamtliche Abfertigung der auf der Elbe hier eintreffenden und zur alsbaldigen Weiterbeförderung nach Bahnstationen links der Elbe bestimmten Petroleumsendungen vom 18. September 1885 ab auf dem Altstädter Elbkai in Voraussetzung der Beachtung der bestehenden steuerpolizeilichen Vorschriften gestattet. Dasjenige Petroleum dagegen, welches in Dresden verbleiben oder hier eingelagert werden soll, sowie jenes, welches nach Bahnstationen rechts der Elbe bestimmt ist, unterliegt auch in Zukunft der Schiffsentladung und der zollamtlichen Abfertigung am Neustädter Elbkai.

Der aus Anlass dieser Massregel ausgegebene Nachtrag II zu den „Vergünstigungen für den Güterumschlag in Dresden" kann von unserem Hauptbüreau bezogen werden.

Dresden, am 15. September 1885. (1957)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich). Am 1. Oktober 1885 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 1. Nachträge in Kraft.

Dieselben enthalten anderweite bezw. neue Frachtsätze zwischen verschiedenen Stationen, sowie Druckfehlerberichtigungen.

Durch Nachtrag 1 zu Heft 2 kommen auch einige erhöhte Frachtsätze für die Stationen Leipzig (Thür. Bhf.) bezw. Plagwitz-Lindenau und Gera des Direktionsbezirks Erfurt, welche jedoch erst vom 1. November 1885 ab Gültigkeit haben, zur Einführung.

Exemplare der Nachträge sind bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 14 September 1885. (1958)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. September 1885 tritt unter Aufhebung der in den Heften 3 und 4 des **Ostwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** vom 1. Mai 1883 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Niederländischen Staatsbahn und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn im Verkehr mit den z. Z. dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin angehörenden Stationen der Nachtrag I zum Tarife für den Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Berlin in Kraft; derselbe enthält neben den neuen Entfernungen für die betr. Stationen der Niederländischen Staats- und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn ermässigte

Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 c für Eisen und Stahl im Verkehre mit Stettin transit und des Ausnahmetarifs 4 für Roheisen etc. im Verkehre mit Wedding, sowie Berichtigungen.
Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben letztere noch bis zum 31. Oktober 1885 in Kraft.
Exemplare des qu. Nachtrags sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.
Köln, den 14. September 1885. (1959)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Für die **Beförderung von Eisenerz** in Ladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Belecke und Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn nach verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld treten am 20. d. Mts. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.
Hannover, den 14. September 1885. (1960)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Für Güter des Spezialtarifs III zwischen Ahlen (Bezirk Hannover) und Dobrowitz (Oesterr. Nordwestb.) kommt vom 20. d. Mts. ab ein direkter Frachtsatz von 2,00 *M.* pro 100 kg in Anwendung. (1961)
Magdeburg, den 16. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Oktober dieses Jahres in Kraft tretenden Nachtrag VIII zum Tarif vom 1. Juli 1883 wird die Zulässigkeit der Routenvorschriften seitens der Versender, insoweit solche bestanden, aufgehoben; ausserdem werden die Bayerischen Stationen Ludwigstadt, Probstzella und Rothenkirchen in den Verkehr neu einbezogen, theilweis veränderte Frachtsätze von und nach den Stationen Eisenach und Neuulm eingeführt, sowie die Ausnahmetarife No. 7 und 8 für Steine des Spezialtarifs II und III zwischen Falls-Gefrees und Röslau einerseits und Coburg und Sonneberg andererseits in Gültigkeit gesetzt.
Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November dieses Jahres in Kraft.
Exemplare des Nachtrags sind bei unseren Expeditionen käuflich zu haben.
Meiningen, den 15. September 1885. (1962)
Die Direktion der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
Zum **Bayerisch-Hessischen Gütertarif** ist mit Gültigkeit vom 15. September cr. der 9. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Abfertigungsvorschriften für Güter nach Frankfurt a./M., Hanau, Höchst a./M. und Wiesbaden, Frachtsätze für einige neu aufgenommene Stationen, theilweise ermässigte Frachtsätze für Bingen und Veränderungen bezw. Ergänzungen der bestehenden Ausnahmetarife. Zum Preis von 10 ₰ pro Exemplar kann der Nachtrag bei unserem Tarifbüreau bezogen werden.
Mainz, den 15. September 1885. (1963)
Die Spezial-Direktion.

Staatsbahn-Güterverkehr Berlin-Erfurt.
Am 1. Oktober 1885 tritt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Hohenebra-Ebeleber und Eisenberg-Crossener Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft.
Hierdurch werden aufgehoben:
1. der Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Erfurt vom 1. Januar 1884;
2. der Berlin-Braunschweig Halberstadt-Lausitzer Verbands-Gütertarif vom 1. Januar 1878;
3. der Preussisch-Thüringische Verbands-Gütertarif vom 1. August 1878;
4. der Schlesisch-Niedersächsische Verbands-Gütertarif vom 1. August 1878;
5. der Stettin-Märkisch-Schlesische Verbands-Gütertarif vom 1. März 1882;
6. der Stettin-Märkisch-Sächsische Verbands-Gütertarif vom 1. August 1881;
7. der Schlesisch-Rheinische Verbands-Gütertarif vom 1. August 1878.

Der vorstehend unter 2 genannte Tarif nebst den hierzu erschienenen Nachträgen wird hiermit vollständig aufgehoben. Die in den unter 1 und 3 genannten Tarifen nebst den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltenen Tarifsätze und Bestimmungen für die Stationen Coburg, Lichtenfels, Neustadt b. Coburg, Oeslau und Sonneberg der Werra-Eisenbahn bleiben noch bis zur Eröffnung der Strecke Eichicht-Stockheim in Kraft. Im Uebrigen gelangen die unter 3—7 genannten Tarife nebst den hierzu erschienenen Nachträgen nur insoweit zur Aufhebung, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den im vorliegenden Tarife aufgeführten Stationen enthalten.
Vom gleichen Tage ab kommen an Stelle der im Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Erfurt enthaltenen Tarifsätze für Sagan, Posen und Breslau O./S. die entsprechenden Tarifsätze des rubrizirten Tarifs durchweg zur Anwendung.
Durch diese Tarifänderungen werden neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt; letztere treten indess erst mit dem 1. November d. J. in Kraft.
Exemplare des Tarifs sind vom 1. Oktober d. J. ab zum Preise von 2,25 *M.* in den betheiligten Expeditionen käuflich zu haben. Nähere Auskunft ertheilt bis dahin die unterzeichnete Königliche Eisenbahn-Direktion.
Erfurt, den 14. September 1885. (1964)
Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vom 15. September l. J. ab findet direkte Abfertigung von Gütern zwischen Weinheim und Darmstadt Rosenhöhe statt. Auskunft ertheilen die Stationen. (1965)
Darmstadt, den 13. September 1885.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Deutsch-Dänischen Verbande, Neudruck vom 15. März 1882, tritt mit dem 1. Oktober 1885 ein Nachtrag VI in Kraft, durch welchen die Station Sternschanze unbeschränkt in den Verkehr aufgenommen wird.
Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güter-Expeditionen.
Altona, den 14. September 1885. (1966)
Namens der Verwaltungen des Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbandes:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den Tarifheften No. 2 und 3 des mit dem 1. Oktober 1885 in Kraft tretenden **Deutsch-Polnischen Verbands-Gütertarifs** ist je ein Berichtigungsblatt herausgegeben, das bei den Verbandstationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt wird.
Soweit durch die eintretenden Aenderungen Frachterschwernisse bezw. Vertheuerungen publizirt werden, treten dieselben mit dem 1. November 1885 in Kraft.
Bromberg, den 11. Septbr. 1885. (1967J)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Oktober l. J. erhalten die auf Seite 23 und 31 des Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifhefts II F und die auf Seite 17 u. 21 des Tarifheftes III F vom 1. August 1885 vorgesehenen Schnitttaxen zur Bildung der direkten Tarifsätze für Wittlich Geltung für den Verkehr der neuen Verbandstation Wengerohr der Königl. Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln und den betreffenden Schweizerischen Stationen, und mit dem 1. November l. J. treten für die neue Station Wittlich höhere Schnitttaxen, welche bei den Güterexpeditionen zu erfahren sind, in Kraft. Bis dahin bleiben dagegen die seitherigen Schnitttaxen auch für die neue Station Wittlich in Kraft.
Karlsruhe, den 11. September 1885.
Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen. (1968)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Nach der Haltestelle Rosenthal des Direktionsbezirks Breslau kommen vom 20. September d. Js. ab direkte Frachtsätze für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes zur Einführung. Die Höhe derselben kann durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, erfahren werden.
Berlin, den 14. September 1885. (1969)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Oktober d. J. gelangen für sämmtliche Linien der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn neue besonders ermässigte Kohlentarife zur Einführung und zwar:
a) Spezialtarif zum Ausnahmetarif I für Sendungen mineralischer Kohlen von sämmtlichen, unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn nach Stationen der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands- und Mährich-Schlesischen Nordbahn.
b) Gebühren-Berechnungstabelle zum Ausnahmetarif I für den Transport mineralischer Kohlen im Lokalverkehre der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Einschluss der Mährisch-Schlesischen Nordbahn.
Zu der sub b) angeführten Gebühren-Berechnungstabelle zum Ausnahmetarif I gelangt auch mit gleichem Tage der neue zukünftige Kilometerzeiger der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welcher vorerst lediglich als Grundlage zur Gebührenermittelung für diesen Tarif zu dienen hat, zur Hinausgabe.
Für Transporte von Coaks, sowie Kohlenziegel (Briquets) bleiben bis auf Weiteres die bisherigen Tarife vom 15. September 1884 aufrecht.
Wien, den 16. September 1885. (1970)

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahn-Verband. Einführung eines neuen Verband-Tarifes. Mit 1. Oktober 1885 tritt ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der a. priv. Kaiser-Ferdinands und Mähr.-

Schles. Nordbahn, Mähr.-Schles. Centralbahn und den K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal, K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, K. K. priv. Böhm. Westbahn, K. K. priv. Böhm. Nordbahn, K. K. Oesterr. Staatsbahnen, K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Rumänische Linien) andererseits, in Wirksamkeit.

Durch diesen Tarif wird der Verbandtarif vom 1. Mai 1883 sammt allen dazu erschienenen Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Verbandtarifs können, so lange der Vorrath reicht, bei den Centralstellen der betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Betriebsleitungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Lemberg und Jassy um den Preis von 50 Kreuzern resp. 1 Franc pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 14. September 1885. (1971)
Die Verband-Verwaltungen.

Mit 1. Oktober l. J. treten nachstehende Tarife und Tarifnachträge in Wirksamkeit:

a) für den **Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband** die Tarife Theil I, II und III, durch welche die gleichnamigen Tarife Theil I, II und III vom 1. November 1882 aufgehoben werden; ferner Nachtrag II zu Theil II des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Getreidetarifes;

b) für den **Oesterr. Eisenbahnverband** der Tarif Theil II, Heft 4a, enthaltend Spezialtarife für Getreide etc. zwischen Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schlesischen Nordbahn, sowie der Station Sternberg (Mähr. Grenzb.) einerseits und Stationen Oesterreichischer Bahnen andererseits, wodurch die im Oesterr. Verbandtarife Theil II, Heft 3 vom 15. Juni 1881 für die gleichen Relationen enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifes 1, ferner der Getreidetarif ab Göding vom 25. Mai 1885 ausser Kraft gesetzt werden;

c) zum **Oesterr. Verbandtarife** Theil II, Heft 1, ddto. 1. August 1883, der Nachtrag IX, enthaltend direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes 1 im Verkehre zwischen Stationen der Linie Wien-Bruck a/L. und Oesterr. Stationen;

d) Nachtrag III zu Theil II, Heft 1 des **Oesterr.-Ungarischen Verbandtarifes** ddto. 1. Februar 1884, enthaltend direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Linie Wien-Bruck a/L. und den Budapester Bahnhöfen, ferner Steinbruch, Szegedin und Temesvár;

e) Nachtrag II zum **Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Kohle** ddto. 1. September 1884, enthaltend geänderte Frachtsätze für Kohlen nach den Stationen der Lokalbahn Peček-Zásmuk und Einbeziehung der Station Landskron.

Exemplare der erwähnten Tarife und Nachträge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8 erhältlich. (1972 RM)

Die im **Böhmisch-Bayerischen Kohlentarif** vom 1. Januar 1884 enthaltenen Frachtsätze ab Stationen der Aussig-Teplitzer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn ermässigen sich ab 1. Oktober 1885 nach Hof um 5, Martinlamitz um 3, Münchberg um 3, Oberkotzau um 3, Rehau um 1 und Schwarzbach a. d. Saale um 3 ℳ pro 10 000 kg.

Prag, am 14. September 1885. (1973)
Die General-Direktion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Oktober l. J. tritt ein Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 in vollen Wagenladungen im Verkehre von diversen Stationen der Mähr.-Schlesischen Centralbahn nach Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn in Kraft.

Wien, den 12. September 1885. (1974)

Zu dem vom 1. März 1882 gültigen Heft V des Ungar. Eisenbahnverbandes Theil II tritt am 20. September l. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher die Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Aufnahme neuer Stationen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer kommerziellen Abtheilung verkäuflich.

Budapest, am 7. September 1885.
Die Direktion. (1975)

II. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Ausgeschrieben wird die Lieferung von:

30 000	Stück	kiefernen, 2,5 m langen Eisenbahnquerschwellen für Vollbahnen nach Bahnhof Löbau,
130 000	„	dergleichen nach Bahnhof Niederau,
70 000	„	kiefernen, 2,3 m langen dergleichen für Nebenbahnen nach Bahnhof Falkenstein und
49 650	lfd. m	kiefernen Weichenschwellen von verschiedenen Längen für Vollbahnen nach Bahnhof Niederau in der Zeit vom Februar bis Ende Juli 1886, ferner
7 031,45	„ „	Schwellen und
57 787,50	„ „	Stollen, Unterlagen, Pfosten und Latten in verschiedenen Längen und Stärken für eiserne Brücken ebendahin in der Zeit vom Februar bis Ende April 1886.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst Abdrücke davon für je 30 ₰ abgegeben werden.

Die Angebote, für jede Materialsorte einzeln gültig, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Bahnschwellen bezw. Brückenschwellen“ bis zum 25. September 1885, Vormittag 10½ Uhr an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen postfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 15. Oktober d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, den 5. September 1885. (1976)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Die Lieferung von
2 Normal-Güterzug-Lokomotiven,
2 dreifach gekuppelten Tender-Lokomotiven, für Nebenbahnen,
8 Personenwagen II./III. Klasse,
4 Personenwagen III. Klasse,
4 Personenwagen IV. Klasse,
3 kombinirten Post- und Gepäckwagen,
sämmtlich für Nebenbahnen, sowie die Lieferung von
38 Radsätzen mit Speichenrädern und Flussstahlradreifen,
76 Tragfedern nebst Bundringen,
95 Spiralfedern und
76 Lagerkasten
zu vorstehenden 19 Wagen soll vergeben werden.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

36 goldene und silberne Medaillen etc.
Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen.
Pulsometer „Körting“.
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. **2100** im Betriebe.
Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer“.
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Eröffnung der Angebote
Sonnabend, d. 26. September d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
im Direktionsgebäude, Zimmer
No. 89.

Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen Einzahlung von
4 *M.* für Lokomotiven,
4 „ „ Personen- und kombinirte Post- und Gepäckwagen,
2 „ „ Trag- und Spiralfedern,
2 „ „ Lagerkasten
von unserem Kanzlei-Vorsteher Herrn Peltz hier zu beziehen. (1977 J)

Elberfeld, den 5. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

III. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Eisenbahn-Oberbau-Materialien. Die auf verschiedenen Bahnhöfen im Bezirke des unterzeichneten Betriebsamtes lagernden alten Oberbau-Materialien sollen verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Nachweisungen der zu veräussernden Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen und auf frankirtes Ersuchen sowie gegen Einsendung von 75 ₰ von derselben bezogen werden.

Angebote, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, sind verschlossen mit der Aufschrift:
„Angebot auf Ankauf alter Oberbau-Materialien"
bis zum 7. Oktober 1885 an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden.

Die Eröffnung findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt; Zuschlagsfrist 20 Tage.

Aachen, den 8. September 1885. (1978)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Baumbänder
für **Obst- & Alleebäume**, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

Compagnie Auxiliaire des Chemins de fer et Travaux publics, Paris
vermiethet zu billigsten und coulantesten Conditionen Güterwagen aller Art und Locomotiven. Sie besitzt 5 000 Güterwagen und bittet, wegen Anmiethungen sich an den General-Vertreter und Bevollmächtigten für Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Italien, Belgien, Holland und die unteren Donauländer
Herrn **Ig. Qurin in Düsseldorf**
zu wenden.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUN
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 400 000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.
Goldene Staats-Medaille. — Düsseldorf 1880.
Medaille Breslau 1869.
Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.
Verdienst-Medaille Wien 1873.
Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.
Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

SIEMENS
Glashartguss
Patentirt im In- und Auslande.
Goldene Medaille
(höchste Auszeichnung) International Inventions Exhibition London 1885.

Fussbodenplatten
aus Siemens' Glashartguss
werden in verschiedenen Grössen und Formen, auch bemustert, geliefert und sind zum **Belegen von Arbeits-Räumen** (Färbereien, Schlächtereien, Waschanstalten etc.), sowie **Fluren, Küchen und Badezimmern** in Wohnhäusern vorzüglich zu empfehlen, da sie **absolute Reinlichkeit** und **grösste Widerstandsfähigkeit** bieten.

Transparente Dachziegel
aus Siemens' Glashartguss
werden in den gewöhnlichen Formen mit Nasen geliefert und können bei jedem Ziegeldache als Ersatz für die bisher gebrauchten Dachfenster verwendet werden.

Preisangaben und sonstige Auskünfte werden gern ertheilt von
Dresden. Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens
Abtheilung für Hartglas & Glashartguss.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 74. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. September 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 23. September 1885.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Nochmals zur Reform der Personenbeförderung.

In seiner letzten Sitzung hat sich der Landeseisenbahnrath zu Berlin mit der wichtigen Frage der Einführung einheitlicher Transportgebühren für Personen, Vieh und Güter auf den Preussischen Staatsbahnen beschäftigt. Bekanntlich sind diese Gebühren zur Zeit nicht auf allen Strecken gleich. In dem uns hier speziell interessirenden Personenverkehr werden noch fast überall die von den verschiedenen verstaatlichten Privatbahnen übernommenen Einheitssätze, welche meist von den normalen Sätzen der älteren Staatsbahnen abweichen und theils niedriger, theils höher sind, erhoben. Vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist nun dem Landeseisenbahnrath eine Vorlage zugegangen, welche eine Uebersicht über die finanziellen und wirthschaftlichen Folgen der Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten enthält und welche als Resultat für den Personenverkehr nach Absetzung der der Mindereinnahme gegenüberstehenden Mehreinnahme eine Mindereinnahme von rund einer Million Mark ergibt.

Der Landeseisenbahnrath hat hierauf folgenden bezüglichen Beschluss gefasst:

„Von der Mittheilung der Uebersicht der Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr unter der Befürwortung Kenntniss zu nehmen, dass seitens der Staatsverwaltung auf die Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten in den Normalsätzen für den Personen- und Gepäckverkehr durch eine Reform des Personentarifs Bedacht genommen werde, welche die thunlichste Vermeidung von Einnahmeausfällen ermöglicht."

Die näheren Ausführungen der Ministerialvorlage sind uns ebensowenig bekannt, wie die über diesen Gegenstand gepflogenen Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes, aus der Fassung der Resolution des letzteren glauben wir aber schliessen zu dürfen, dass nicht nur eine einfache allgemeine Gleichstellung der Einheitssätze beabsichtigt ist, sondern dass vielmehr die Herbeiführung einer zeitgemässen Reform des Personentarifs bezw. des Personenverkehrs überhaupt erstrebt werden soll. Falls dieser Schluss ein irrthümlicher ist, so können wir nicht dringend genug befürworten, trotzdem die gebotene günstige Gelegenheit zu benutzen und mit einem Werke vorzugehen, welches von allen einsichtigen Seiten als nothwendig anerkannt wird und mit dessen Inangriffnahme und Vollendung die Preussische Staatsbahnverwaltung sich ein unvergängliches Verdienst erwerben würde, ein Verdienst, dessen Tragweite und Erfolge diejenigen der Reichspostverwaltung weit, weit in den Schatten stellen müssten. Sind aber die Preussischen Staatsbahnen mit dem guten Beispiele vorangegangen, dann werden sich deren bedeutendem Einfluss in allen Verkehrs- und Tariffragen auch die übrigen Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins auf die Dauer nicht entziehen können.

Wir glauben aber auf ein derartiges Vorgehen der Preussischen Staatsbahnverwaltung hoffen zu dürfen, da wir uns nicht wohl denken können, dass dieselbe zur Beseitigung lediglich eines — wir möchten sagen — Schönheitsfehlers (denn im allgemeinen wird es der Einheitlichkeit der Preussischen Staatsbahnen keinen grossen Abbruch thun, wenn die Reisenden in den Rheinprovinzen zu anderen Preisen befördert werden, als diejenigen von Ostpreussen oder Posen) sich entschliessen sollte, ihr jährliches Einnahmebudget um den Betrag von einer Million Mark zu verringern. Denn die vom Landeseisenbahnrath empfohlene „thunlichste Vermeidung von Einnahmeausfällen" wird ohne anderweite Massregeln kaum zu umgehen sein, da es sich bei einer blossen Gleichstellung der Normalsätze nur darum handeln dürfte, die gegenwärtigen s. g. neueren Staatsbahngrundtaxen — für Personenzüge I. Klasse 8 ₰, II. Klasse 6 ₰, III. Klasse 4 ₰, IV. Klasse 2 ₰, für Schnellzüge I. Klasse 9 ₰, II. Klasse 6,67 ₰, III. Klasse 4,67 ₰ pro Kilometer und 0,50 ₰ für je 10 kg Ueberfracht — allgemein einzuführen, während eine etwaige Erhöhung dieser Normalgebühren — um den zu erwartenden Einnahmeausfall damit zu decken — bei Lage der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse und mit Rücksicht auf die bezüglich dieser Frage herrschenden Strömung wohl selbstverständlich als ausgeschlossen zu erachten ist.

Wir nehmen an, dass bei den Berechnungen der Ministerialvorlage die gegenwärtige Frequenz zu Grunde gelegt ist, soll nun der zu erwartende Millionenausfall gedeckt werden, so gibt es u. E. nur eine Möglichkeit, wodurch dies erfolgreich bewerkstelligt werden könnte, nämlich durch eine Erhöhung der Frequenz auf der einen und durch Einführung von Ersparnissen auf der andern Seite. Wenn die zur Zeit bestehende Art und Weise der Personenbeförderung, insbesondere die Zusammensetzung und Ausrüstung der Züge beibehalten wird, so kann aber von einer Erzielung von Ersparnissen irgend welcher Erheblichkeit nicht die Rede sein, denn alle Anordnungen und Einrichtungen sind schon jetzt dahin getroffen, dass — unbeschadet der Bequemlichkeit des Publikums — mit der grössten Oekonomie zu Werke gegangen wird und Neubeschaffungen sowohl an Lokomotiven, wie an Personen- und Gepäckwagen nur nach sorgfältigster Prüfung der Bedürfnissfrage eintreten. Hierin noch weiter zu gehen, würde verhängnissvoll werden können, da dann zu befürchten stände, dass die ganze Maschinerie nicht mehr ordnungsmässig funktionirt. Soll also eine nennenswerthe Ersparniss ermöglicht werden, so kann dies nur dadurch geschehen, dass mit dem bestehenden System der Personenbeförderung gebrochen wird.

In dieser Beziehung sind nun vor einiger Zeit — in No. 3 und 4 dieser Zeitung — bereits Vorschläge gemacht worden, denen wir uns nur voll und ganz anschliessen und auf deren Begründung, da wir derselben nichts hinzuzufügen haben, wir lediglich verweisen können. Die dort vorgeschlagenen Neuerungen bestehen im wesentlichen in der Einführung von nur zwei Wagenklassen (einer gepolsterten und einer ungepolsterten) und Einrichtung von Rauchabtheilungen bei grundsätzlichem Verbot des Rauchens in allen anderen Wagenabtheilungen.

Die Höhe der Ersparnisse gegenüber dem jetzigen Zustande zahlenmässig auszurechnen, müssen wir kompetenteren Fachmännern überlassen, ein oberflächlicher Blick lehrt aber schon zur Genüge, dass dieselbe im Hinblick auf die Beschaffungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten eine ganz erhebliche sein muss.

Soll neben diesen Ersparnissen auf der anderen Seite erzielt werden, dass die Eisenbahnen in nennenswerth grösserem Umfange, als bisher, benutzt werden, so muss man dem Publikum etwas bieten, wodurch ihm das Reisen bezw. Benutzen der Eisenbahnen wesentlich erleichtert und begehrenswerther gemacht wird. Dies würde u. E. aber allein und zweifellos zu erreichen sein durch eine erhebliche Herabsetzung der Tarife d. h. der Billetpreise. Bleiben die gegenwärtigen Beförderungsverhältnisse bestehen, so wüssten wir nicht, durch welche Umstände eine allgemeine Erhöhung der Frequenz von erwähnenswerther Bedeutung eintreten sollte. Wenn auch manche Bahnen bezw. Strecken eine geringe Steigerung während der letzten Jahre erfahren haben — wobei aber häufig nur aussergewöhnliche Momente von Einfluss gewesen sind, wie grössere Truppenübungen, Ausstellungen, Schützen-, Turner-, Sängerfeste u. s. w. — so bekunden doch die Rechnungsabschlüsse einer ganzen Anzahl anderer Bahnen, dass eine eben solche Abnahme der Frequenz und der Einnahmen aus dem Personenverkehre stattgefunden hat.

Diese Verhältnisse würden sich sofort ändern, wenn die Beförderungskosten herabgesetzt würden, denn es kann jetzt wohl keinem Zweifel mehr unterliegen, dass dieselben viel zu hoch sind und sich aus diesem Grunde eine grosse Anzahl Personen vom Benutzen der Eisenbahn abhalten lässt. Es ist eine alte Erfahrungssache, dass hierbei wenige Pfennige häufig ausschlaggebend sind und wie derartige Verkehre vollständig neu geschaffen werden können, das zeigen zur Genüge die Pferdebahnen in grossen Städten, auf denen billig gefahren wird: erst seitdem diese wichtigen Verkehrsanstalten diesem Prinzipe gehuldigt — d. h. ihre bisherigen höheren Sätze ermässigt haben, oder überhaupt gleich von vornherein zu niedrigen Preisen befördern — hat sich ihre Frequenz und ihr Verdienst oft in ungeahnter Weise gehoben. Ganz analog liegen die Verhältnisse bei den Eisenbahnen. Wir wollen uns auch hier keiner Wiederholungen schuldig machen, sondern glauben lediglich auf den oben erwähnten Aufsatz Bezug nehmen zu können, in welchem vorgeschlagen wird, für die zukünftige I. (gepolsterte) Klasse pro Kilometer 4 ₰ und für die zukünftige II. (ungepolsterte) Klasse pro Kilometer 2 ₰ zu erheben unter Zuschlag von 0,5 ₰ pro Kilometer für Schnellzüge und unter Aufhebung des sogenannten Freigepäcks sowie Fortfall bezw. Ausschluss aller zu ermässigten Preisen bestehenden Billeten. Wir halten diese Vorschläge für durchaus zweckentsprechend, jedenfalls aber für diskutabel und zwar um so mehr, als dieselben auch seitens des Publikums in der Tagespresse — soweit uns diesbezügliche Auslassungen zu Gesicht gekommen sind — fast in allen einzelnen Punkten eine durchweg günstige Aufnahme und Beurtheilung erfahren haben. — Die Vorschläge sind aber auch sehr wohl vereinbar mit dem auch von uns als richtig erachteten Grundsatze, dass „jeder wirthschaftliche Fortschritt, wenn er sich nützlich erweisen soll, im Wege der Reform und nicht im Wege der Revolution vor sich gehen muss“. Denn wenn auch die Verwirklichung der Vorschläge in manche Einrichtung des gegenwärtigen Systems der Personenbeförderung tief einschneiden würde, so fussen dieselben doch wesentlich auf dem Boden der letzteren und tragen dabei allen Verhältnissen gleichmässig Rechnung. Dagegen müssen wir uns entschieden gegen eine allmähliche und theilweise Einführung derselben — vielleicht in der Weise, dass erst eine Klasse, beispielsweise die jetzige I. oder IV., abgeschafft würde, oder dass einzelne Billeteinheitssätze ermässigt würden — aussprechen: denn abgesehen davon, dass dadurch die für das Publikum und die Eisenbahnverwaltungen zugleich so sehr wünschenswerthe Ruhe und Stetigkeit in den Beförderungsbedingungen und Tarifen auf unbestimmte Zeiten in Frage gestellt wäre, beruht eben in der gleichzeitigen Einführung der Vorschläge die Bedingung und Garantie der erfolgreichen Durchführung der Reform überhaupt.

Einen günstigen Anlass mit einer wirklichen Reform vorzugehen, sehen wir aber, wie gesagt, in dem oben erwähnten Beschluss des Landeseisenbahnrathes; zum mindesten dürften bei geplanter Ausführung desselben die in Rede stehenden Vorschläge einer Prüfung seitens der Centralinstanz der Preussischen Eisenbahnverwaltung d. i. seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten — vielleicht nach Vorberathung durch eine von demselben zu ernennende Kommission — für werth zu halten sein und wir sind überzeugt, dass eine solche Prüfung nur ein für die Vorschläge in ihrer Wesentlichkeit günstiges Ergebniss liefern würde. Das glauben wir aber nochmals betonen zu sollen, dass die eine Erleichterung und Hebung des Personenverkehres bezweckende und als nothwendig erkannte Reform u. E. eine durchgreifende und längeren Bestand garantirende sein muss und dass der erstrebte Zweck durch halbe, blos an einzelnen Punkten ansetzende Massregeln nicht erreicht werden wird. Dieselben werden immer nur Stück- und Flickwerk bleiben, die den ganzen Mechanismus, statt zu vereinfachen, lediglich noch schwerfälliger und verwickelter machen und doch nur eine sehr vorübergehende Geltung haben werden, um anderen angeblichen „Verbesserungen“ Platz zu machen, weil die öffentliche Meinung und das öffentliche Verkehrsinteresse immer wieder weitere Forderungen erheben werden und die Einsicht der Eisenbahnverwaltungen immer weitere Zugeständnisse machen muss. So werden schon jetzt von allen Seiten Stimmen laut, dass die Zweckmässigkeit der neusten zur Erleichterung und Hebung des Personenverkehres im ganzen Vereinsgebiet getroffene Einrichtung, die kombinirbaren Rundreisebillete, sowohl vom Standpunkt des Publikums, als auch von dem der Eisenbahnverwaltungen aus erheblichen Bedenken unterliege — Bedenken, die u. E. in den meisten Punkten durchaus begründet sind und eine Einrichtung betreffen, die mit so vielen Mühen, Kosten und Hoffnungen geschaffen, vom Publikum mit so grosser Freude und Anerkennung begrüsst wurde und dabei eine Einrichtung, die, bereits mit vielfachen „Verbesserungen“ versehen, erst im zweiten Jahre in Wirksamkeit ist!

Bei solchen Erfahrungen möge man sich nicht der Täuschung hingeben, dass sich irgend welche andere Einrichtungen, welche zur theilweisen Abhilfe der hervorgetretenen Missstände erdacht und getroffen werden sollten, von grösserem Werthe und längerer Dauer sein würden — auch sie würden eben nur Flickwerk sein und auch über sie würde bald zur Tagesordnung übergegangen werden! Die Ansprüche des Publikums werden naturgemäss immer grösser und was heute als eine Erleichterung begrüsst wird, wird morgen als eine belästigende Verkehrserschwerung gegeisselt.

Der Fehler liegt hier tiefer und Heilung kann nur durch energische Mittel erzielt werden: der Fehler liegt in unserem gegenwärtigen Billetsystem mit seinen verschiedenartigsten Billetsorten und Heilung ist nur zu erhoffen durch Abänderung dieses Billetsystems d. h. durch Schaffung billigster Beförderungspreise und Abschaffung aller zu ermässigten Preisen berechneter Billets! Um aber den dadurch entstehenden Ausfall in den Einnahmen theilweise zu decken — der erheblichste Ausgleich wird durch die gesteigerte Frequenz erfolgen — ist eben Vereinfachung in der Art der Beförderung erforderlich (Einführung von nur 2 Wagenklassen u. s. w.).

Wir sind weit davon entfernt zu meinen, dass mit den mehrerwähnten Vorschlägen nun der Stein der Weisen entdeckt und die endliche und dauerhafte Lösung der schwierigen Frage in so glücklicher Weise gefunden sei, dass jetzt für alle Zeiten eine der Abänderung niemals bedürfende Art der Personenbeförderung eingeführt werden könne — das würde allen möglichen und nöthigen Fortschritt läugnen heissen; wir glauben aber wohl, dass für eine geraume Zeitspanne ein alle Theile befriedigendes System damit geschaffen werden würde.

Sollte aber die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung den gegebenen Zeitpunkt zu einer so durchgreifenden Reform nicht für geeignet erachten, was wir im Interesse der Sache aufs tiefste beklagen würden, so möge dieselbe die gebotene Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, um endlich wenigstens mit einer

gegen allen gesunden Menschenverstand verstossenden Einrichtung aufzuräumen: mit dem sogenannten Freigepäck. Der eigentliche Werth oder vielmehr Unwerth desselben ist in einem längeren Aufsatze in dieser Zeitung (No. 42—44) eingehend beleuchtet worden und wir glauben kaum, dass sich demgegenüber eine begründete Vertheidigung dieser Institution ermöglichen lassen wird. Deshalb so bald als möglich fort mit ihr und was vom ethischen Standpunkte aus nur eine Massregel der Gerechtigkeit sein würde, wäre in materieller Hinsicht geeignet, den Ausfall von jener Million auf die einfachste Weise auszugleichen!

S.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Fortsetzung aus No. 73.)

Kommissionsbericht zu No. VI der Tagesordnung
über den Antrag der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend die Errichtung einer
Statistik des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete.
Namens der Kommission für Angelegenheiten der Statistik erstattet von der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirektion (Ramsauer).

Die statistische Kommission erachtete es in ihrer Berathung in Dresden am 12. Dezember v. J. für zweckmässig, den Verkehr auf kombinirbare Rundreisebillete statistisch nachzuweisen, hielt es indessen für angezeigt, die nähere Prüfung und weitere Vorbereitung der Angelegenheit zunächst durch die geschäftsführende Direktion der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, als dem für diese Materie gewissermassen in erster Linie sachverständigen Organe, zu überweisen.

Die Kommission für den Personenverkehr hat infolge dieses Auftrages in 2 Sitzungen mit dieser Angelegenheit sich beschäftigt und ist zu der Ueberzeugung gelangt, dass es schon mit Rücksicht auf den provisorischen Charakter des Instituts, dessen Fortdauer ausdrücklich von der praktischen Bewährung und lebensfähigen Entwicklung abhängig gemacht sei, geboten erscheine, über die Ergebnisse desselben genaue und auf einheitlicher Grundlage beruhende statistische Erhebungen zusammenzustellen, dass ferner diese Erhebungen getrennt von der allgemeinen Vereinsstatistik bearbeitet werden müssten, weil hierin die Gewähr liege, die Nachweisungen den Verwaltungen bedeutend früher und zwar thunlichst so rechtzeitig zugängig zu machen, dass eine unmittelbare Verwerthung der Erfahrungen der jüngst verstrichenen Periode gesichert erscheine.

Die Kommission hat die Aufnahme dieser Statistik zunächst auf die Dauer von 5 Jahren ins Auge gefasst, dabei aber vorausgesetzt, dass die Materialien auch für das verflossene Jahr, d. i. für die Ausgabezeit der Billete vom 20. Mai bis ult. September 1884, von sämmtlichen Verwaltungen nachträglich zu liefern seien.

In dem Entwurfe der Nachweisung sind seitens der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs die zur Zusammenstellung für eine Vereinsstatistik geeigneten wichtigen Frage, wie solche auf Grund der Billet-Bestellscheine und der von den Verwaltungen aufzustellenden Monatsnachweisungen zu beantworten sind, in einfacher Uebersichtlichkeit gruppirt.

Die statistische Kommission, an welche durch Vermittlung der geschäftsführenden Direktion diese Vorarbeit abgegeben wurde, hat durchweg ihr Einverständniss mit den Vorschlägen der Personenverkehrs-Kommission erklärt und den Entwurf der Nachweisung unter einzelnen Ergänzungen in der hierneben angefügten Fassung festgestellt.

Da ein grosser Theil des zu verwendenden Materials (Beläge der eigenen Ausgabe) in Monatsperioden den Verwaltungen sofort zur Verfügung steht und auch der Austausch der Monatsnachweisungen nach den bestehenden Vorschriften in rascher Folge zu geschehen hat, so liegen Schwierigkeiten gegen eine zeitige Zusammenstellung und Einsendung derselben an die geschäftsführende Direktion nicht vor.

Obgleich die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete mit weniger als 600 km Entfernung nur in einzelnen Verkehren stattfindet, hat die Kommission doch geglaubt, für diese Billete eine besondere Spalte der Nachweisung einzufügen, mit Rücksicht auf die an verschiedenen Stellen vorhandene Tendenz, die Minimallänge der Reiseentfernung von 600 auf 400 km zu ermässigen.

Hiernach empfiehlt die Kommission der Generalversammlung

die Einführung einer Vereinsstatistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete zunächt auf die Dauer von 5 Jahren und zwar unter nachträglicher Einlieferung und Zusammenstellung des Materials für die Saison 1884.

Ueber die Frist der Einlieferung der Zusammenstellungen seitens der einzelnen Verwaltungen hat die Kommission einen besonderen Antrag an die Generalversammlung zu stellen nicht beschlossen; nach Ansicht der referirenden Verwaltung dürfte sich eine solche von 3 Monaten nach Ablauf der Saison oder bei ununterbrochener Ausgabe von Rundreisebilleten, nach Ablauf von 3 Monaten nach Schluss des Kalenderjahres empfehlen.

(Der Antrag der Kommission wurde ohne Debatte angenommen.)

Die Rubriken, nach welchen die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete zusammengestellt werden sollen, sind folgende:

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Entwurf.

Nachweisung
über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete in der Ausgabezeit des Jahres 188

1	2	3	4					5					
			Zahl der kombinirten Billete (Umschläge)										
			nach Wagenklassen					nach Entfernungen					
Laufende Nummer	Bezeichnung der Verwaltung	Von der Tariflänge der *) Bahn sind in den Verkehr auf kombinirbare Rundreisebillete einbezogen km	a. I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. zusammen	e. darunter Kinderbillete	a. bis 600 **) Kilometer	b. von 601 bis 700 Kilometer	c. von 701 bis 1000 Kilometer	d. von 1001 bis 1500 Kilometer	e. von 1501 bis 2000 Kilometer	f. über 2000 Kilometer

*) Unter „Tariflänge der Bahn" ist die Tariflänge für den Personenverkehr gemeint.
**) Die geringste Entfernung, für welche Billete kombinirt werden, beträgt . . . . . . Kilometer.

In den weiteren Rubriken soll angegeben werden:

1. wie viel eigene Koupons abgesetzt wurden
   a) bei eigenen Ausgabestellen,
   b) bei Ausgabestellen fremder Bahnen
   in I., II. und III. Klasse und in Summa, und wieviel dafür bei jeder Klasse eingenommen wurde;
2. die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer in I., II. und III. Klasse und in Summa;
3. wie viel Koupons fremder Bahnen in den einzelnen Klassen abgesetzt wurden und welcher Geldbetrag dafür bei jeder Klasse gelöst wurde;
4. wie viel feste und wie viel Blankokoupons abgesetzt wurden;
5. Ertrag aus eigenen Koupons in den einzelnen Monaten des Jahres.

Kommissions-Bericht zu No. VII. der Tagesordnung
über die Anträge der Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen bezw. des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend anderweite Feststellung des Fragenheftes zur Erhebung der statistischen Materialien von den Eisenbahnen des Vereins und der hierzu gehörigen Anweisung.

Namens der Kommission der Angelegenheiten der Statistik erstattet von der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrhein.).

Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn hat in dem an die geschäftsführende Direktion gerichteten Schreiben vom 24. Februar 1884 ausgeführt, dass in der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, in der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands und in der amtlichen Eisenbahnstatistik Oesterreich-Ungarns bezüglich ein und desselben Gegenstandes der statistischen Erhebungen, nämlich der Bahnlänge, von einander abweichende, zum Theil sogar entgegengesetzte Bestimmungen bestehen, infolge dessen bei genauer Beachtung jener Bestimmungen die gleichzeitigen Angaben der verschiedenen amtlichen Statistiken über die Länge ein und derselben Bahn von einander abweichen; der genannte Verwaltungsrath beantragt, indem er der Ansicht ist, dass unter den Anweisungen für die Aufstellung der bezeichneten amtlichen Statistiken diejenige für die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands sich durch Klarheit und weiter dadurch auszeichnet, dass ihre Durchführung sehr einfach ist und die ermittelte Bahnlänge eine hervorragende Bedeutung hat,

„dass die Bestimmungen der Deutschen Reichsstatistik über die Berechnung der Bahnlänge auch für die Vereinsstatistik als massgebend angenommen werden möchten."

Die geschäftsführende Direktion überwies diesen Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn mittelst Schreibens vom 5. März 1884 der statistischen Kommission zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung.

Bei der Berathung des Antrages in der Sitzung der statistischen Kommission in Hamburg am 20. März 1884 hat dieselbe auf Anregung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für nothwendig erachtet, das ganze Fragenheft für die statistischen Erhebungen einer genaueren Prüfung zu unterziehen und zu untersuchen, ob ähnliche Verschiedenheiten, wie die von der Oesterreichischen Nordwestbahn angeführten, ausserdem sich noch vorfinden und eine Uebereinstimmung auch für diese sich herbeiführen lassen möchte bezw. um dasselbe durch Aufnahme anderer vermisster statistischer Angaben zu ergänzen.

Diese Prüfung des ganzen Fragenheftes hat zunächst durch einen Unterausschuss und dann in der Kommission selbst stattgefunden.

Das Endergebniss dieser Prüfungen ist in dem von der Kommission zusammengestellten neuen Entwurfe zu dem Fragenhefte, nach welchem dann die Statistik selbst auszuarbeiten sein würde, und zu der Anweisung über die Ausfüllung des Fragenheftes enthalten, welche den Vereinsverwaltungen mit diesem Kommissionsberichte zugehen. Durch Aenderungen des Vereinsfragenheftes, von welchem nur die eine infolge des Antrages der Oesterreichischen Nordwestbahn, die Berechnung der Bahnlänge (Frage 8—10) betreffende Aenderung eine wesentliche Bedeutung hat, ist es gelungen, das Fragenheft mit alleiniger Ausnahme des Abschnittes F. in genügende bezw. in solche Uebereinstimmung mit den bestehenden Landesstatistiken zu bringen, dass die Angaben in den verschiedenen Statistiken gleiche Bedeutung haben und dass, wo die Zahlen sich nicht ganz decken sollten, doch diejenigen der einen Statistik ohne Mühe und besondere Arbeit aus denen der anderen genommen werden können, so dass für die Ausfüllung des Fragenheftes der Vereinsstatistik in den betreffenden Abschnitten für die Folge besondere, für die Landesstatistik nicht zu verwerthende Erhebungen entfallen werden. Dagegen ist der Versuch, eine solche Uebereinstimmung auch in dem die Einnahmen und Ausgaben behandelnden Abschnitt F. herbeizuführen, an der grossen Verschiedenheit gescheitert, welche in den Deutschen, den Oesterreichischen und den Ungarischen Vorschriften über die Buchungen der Einnahmen und Ausgaben bestehen.

Die statistische Kommission hat es deshalb nicht für zweckmässig erachtet, in diesem Abschnitte — abgesehen von kleinen Fassungsänderungen — irgend welche grundsätzliche Aenderungen in Vorschlag zu bringen.

In einen neuen „Anhang" will endlich die Kommission, ebenfalls in Uebereinstimmung mit der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands, die Angaben für alle nicht normalspurigen Bahnen verwiesen wissen, welche bisher in dem Fragenhefte selbst Platz fanden, aber getrennt von den übrigen Ausgaben für die normalspurigen Bahnen aufgeführt werden mussten.

Die wichtigsten in Betracht kommenden Aenderungen sind nun folgende:

1. Die nach dem Antrage der Oesterreichischen Nordwestbahn geänderte Berechnung der Bahnlänge No. 8 bis 10 des Fragenheftes.

Nach der Instruktion für Ausfüllung des Fragenheftes wurde bisher sowohl als Bau- oder Eigenthumslänge (Pos. 8 wie als Betriebslänge (Pos. 9 und 10) die ganze Länge der mit durchgehendem Gleise belegten Bahn vom Anfangs- bis zum Endpunkte derselben gerechnet, während die Statistik für die Eisenbahnen Deutschlands beide Längen zwar ebenfalls gleichmässig rechnet, Anfangs- und Endpunkt aber in die Mitte der Stationsgebäude des Anfangs- und Endbahnhofes legt, die über dieselben hinausgehenden Enden des Bahnkörpers also nicht mitzählt, und die Oesterreichisch-Ungarische Statistik als Baulänge die Länge der durchgehenden Hauptgleise vorschreibt, den Anfangs- bezw. Endpunkt vom Ende des Hauptgleises oder des äussersten Stock- oder Ausziehgleises rechnet, und die Betriebslänge der so ermittelten Baulänge (unter Berücksichtigung von Pachtstrecken) gleichstellt.

Die Kommission hat die Frage sehr eingehend erwogen und sich für Annahme des Antrages der Oesterreichischen Nordwestbahn, also der in der Deutschen Statistik massgebenden Berechnung der Bahnlänge, entschieden.

Bei den Berathungen wurde allgemein anerkannt, dass, wenn es auch nicht unbegründet erscheinen möchte, als Eigenthumslänge einer Bahn die ganze Länge vom Anfangs- bis zum Endpunkte aufzuführen, als Betriebslänge doch immer nur diejenige Bahnlänge in Betracht kommen dürfe, auf welcher der Zugdienst selbst ausgeführt wird, welche der Berechnung der Tarife als Grundlage dient, für welche die Leistung der Betriebsmittel, des Personals etc. im Zugdienst berechnet wird u. s. w., und als solche nur die Länge von Mitte bis Mitte Empfangsgebäude sich darstelle, dass es ferner auch — abgesehen von der Uebereinstimmung mit der Deutschen Statistik — zweckmässig sei, die Baulänge und die Betriebslänge nach einem und demselben Grundsatze zu messen, und deshalb der für die wichtigere Länge, die Betriebslänge, allein zutreffende Grundsatz der Messung von Mitte bis Mitte Empfangsgebäude zu wählen und gleichmässig für die Baulänge, welche — abgesehen von ihrer geschichtlichen Bedeutung — nur als Theiler zur Berechnung der kilometrischen Anlagekosten statistisch verwendet werde, anzunehmen sei.

Die scheinbare Ungenauigkeit, welche in dieser Berechnung der Baulänge gefunden werden kann hat nach Feststellung des Fragenheftes einen erneuten Antrag innerhalb der Kommission hervorgerufen, dahin gehend, dass die Baulänge nicht von Mitte bis Mitte Empfangsgebäude, sondern vom Anfangs- bis Endpunkte des mit Gleisen belegten Bahnkörpers gerechnet werden möge.

Dieser Antrag hat die Kommission veranlasst, die Frage nochmals in einer fast ausschliesslich zu diesem Zwecke anberaumten Kommissionssitzung eingehend zu erwägen und zu berathen; die Kommission hat aber auch bei dieser letzten sehr eingehenden Berathung sich nicht von der Zweckmässigkeit oder grösseren Richtigkeit der beantragten Berechnungsweise überzeugen können. Gleichzeitig hat die Kommission aber, um die bei den Berathungen zu Tage getretenen verschiedenen Auffassungen über den Begriff „Eigenthumslänge und Baulänge" zu beseitigen, sich dahin entschieden, statt dessen die Bezeichnung „Bahnlänge" (No. 8) im Gegensatze zur „Betriebslänge" (No. 9 und 10) zu empfehlen.

Für die Annahme der einheitlichen Berechnung der Bahnlänge und der Betriebslänge haben bei der letzten Berathung noch die folgenden Erwägungen und Gründe mitgewirkt:

Bei der Messung derjenigen Länge, welche sich auf das Anlagekapital bezieht, erscheint es sofort zweifelhaft, ob der Bahnanfangspunkt da anzunehmen ist, wo der Grunderwerb oder wo der Bahnkörper oder wo das auf demselben gelegte Gleise beginnt, oder wo die erste Bahnhofsweiche liegt; es ist ferner ganz willkürlich, wenn man bei Anschlüssen innerhalb eines Bahnhofes einer fremden Bahn die Baulänge nach der Länge des in das fremde Gleise einmündenden Hauptgleises bis zum Stosse der Einmündungsweiche (wie beantragt worden ist) rechnen wollte, da in vielen Fällen ein Theil dieses Hauptgleises bereits auf fremden Grund und Boden und auf fremden Bahnkörper verlegt ist. Alle diese verschiedenen Auffassungen von dem Anfangs- oder Endpunkt einer Bahn gestatten nicht, von der grundsätzlichen Richtigkeit einer derselben zu sprechen, weil jede eine gewisse Berechtigung zu haben scheint; sie machen es deshalb auch sehr schwierig — wenn nicht unmöglich — eine allen Anschauungen entsprechende richtige Anweisung dafür zu geben, die jeden Zweifel behebt, wogegen die Berechnung von Mitte zu Mitte Empfangsgebäude keine Zweifel aufkommen lässt und um so zweckmässiger erscheint, als die thatsächliche Verschiedenheit zwischen der so ermittelten Länge und der Länge des ganzen Bahnkörpers sehr gering ist; dieselbe betrug bei den Deutschen Bahnen beispielsweise im Jahre 1880 laut Statistik nur etwa $^1/_7$ vom Hundert; die Berechnung der kilometrischen Anlagekosten würde also auch für diejenigen,

welche die Länge des Bahnkörpers als richtige Baulänge ansehen, nur um 1/7 vom Hundert von der Wirklichkeit abweichen.

2. In Ordn. No. 8 bis 10 waren bisher die schmalspurigen Bahnen, wenn auch getrennt von den anderen, aufzuführen.

Zur Zeit der Abfassung des früheren Fragenheftes bestanden nur wenige im Besitze von Vereinsverwaltungen befindliche schmalspurige Bahnen; es konnte eine berichtliche gelegentliche Mittheilung der dieselben betreffenden statistischen Angaben als genügend angesehen werden. Nachdem aber dergleichen Bahnen von mehreren Verwaltungen in grösserem Umfange gebaut sind und betrieben werden, erscheint es von Wichtigkeit, die Statistik derselben nicht nur nebensächlich zu behandeln.

Die Kommission hat es daher für zweckmässig erachtet, die bezüglichen Angaben in dem Fragenhefte selbst nicht zur Erscheinung gelangen zu lassen, sondern die Statistik der Schmalspurbahnen in Uebereinstimmung mit der Deutschen Statistik in einem besonderen Anhange für sich zu behandeln.

3. Im gleichen Sinne erschien es an der Zeit, bei Aufführung der Bahnlänge No. 8 ersichtlich zu machen, welche Bahnlängen dem Vollbahnverkehre dienen, und welche nur mit geringer Geschwindigkeit betrieben werden (Bahnen untergeordneter Bedeutung).

Die Bahnlänge soll in dieser Hinsicht daher in No. 8 a und b gesondert angegeben werden, dagegen wurde (gleichfalls im Anschlusse an die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands) als zweckmässig erkannt, die frühere Trennung der Angabe der Bahnlänge in No. 8 für öffentlichen und nicht öffentlichen Verkehr fallen zu lassen, und die letzteren im Abschnitt K etwas ausführlicher zu behandeln.

4. In Ordn. No. 84 und 85, welche die Leistungen der Lokomotiven behandeln, sind bisher die im Verschub-, Rangir- und Bereitschafts- (Reserve-) Dienste ausgeführten Zeitleistungen in Wegeleistungen nach altem Gebrauch in der Weise umgesetzt, dass stets 1 Stunde Verschubdienst gleich 10 km Fahrt, für den Bereitschaftsdienst aber nichts gerechnet wurde.

So zutreffend im grossen Durchschnitte diese Berechnungsweise hinsichtlich des Einflusses der Leistungen auf die Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotiven erachtet werden darf, so hat man doch schon seit längerer Zeit erkannt, dass dieselbe hinsichtlich des Aufwandes an Brenn-, Schmier- etc. Materialien, d. h. hinsichtlich der Kosten der Zugkraft, nicht zutreffend ist. Die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands hat deshalb schon hinsichtlich der Kosten der Züge folgende Berechnungsweise vorgeschrieben:

1 Stunde Verschubdienst = 3,5 km Fahrt,
1 „ Reservedienst = 1,5 „ „

Die statistische Kommission hat geglaubt, dass vor einer entsprechenden Aenderung jener alten Sätze die Frage, welche welche Sätze an Stelle derselben als angemessen zu betrachten seien, durch die Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten zu begutachten sein möchte. Durch Vermittelung der geschäftsführenden Direktion ist die technische Kommission mit der Berathung der Frage beauftragt worden, und hat sich dieselbe dahin ausgesprochen, dass die in der Deutschen Statistik vorgeschriebene Umrechnung nach den neueren Erfahrungen und Beobachtungen nicht mehr zutreffend erscheinen, dass vielmehr angemessen:

1 Stunde Verschubdienst = 5 km Fahrt,
1 „ Bereitschaftsdienst = 2 „ „

zu rechnen sei. Die statistische Kommission ist diesem Beschlusse der technischen Kommission beigetreten und hat diese Berechnungsweise in No. 85 e (β und γ) eingeführt.

5. In No. 86 f des neuen Fragenheftes ist vorläufig nach bisherigem Gebrauche die Umrechnung der Brennmaterialienmengen nach Steinkohlen-Heizwerth beibehalten worden. Bei der Berathung des Punktes wurde hervorgehoben, dass der Steinkohlen-Heizwerth an sich so verschiedenartig sei und beurtheilt werde, dass er als zweckmässige Einheit für den Vergleich verschiedener Heizmaterialien nicht betrachtet werden könne.

Die statistische Kommission hat auch hinsichtlich dieser Frage die Entscheidung bezw. das Gutachten der technischen Kommission einholen zu sollen geglaubt. Die letztere ist in die Berathung eingetreten, hat aber bei der grossen Schwierigkeit, welche die Ermittelung einer genaueren und für den praktischen Gebrauch zugleich möglichst einfachen Heizmaterial-Einheit bietet, zu einer Entscheidung noch nicht gelangen können, weil vor derselben umfassendere Erhebungen anzustellen sind.

6. In Abschnitt E hat die statistische Kommission die bisherige Theilung der beförderten Güter nach der Art der Verkehre:

a) im Binnenverkehr,
b) im Fernverkehr,
c) im Durchgangsverkehr, siehe No. 131 und ff.

als überflüssig erachtet und in Fortfall gebracht, dagegen die frühere Eintheilung nach der Art der Güter wie folgt verbessert:

a) Eilgüter,
b) Frachtgüter (einschl. Militärgüter)
   α) Stückgüter,
   β) in Wagenladungen,
c) frachtpflichtige Dienst- und Baugüter,
d) lebende Thiere,
e) frachtfreie Dienst- und Baugüter.

7. In Abschnitt H hat die Kommission für zweckmässig erachtet, bei jeder der aufgeführten Verwaltungszweige

a) auch die Angaben über die Zahl der weiblichen Angestellten und
b) den Betrag der Besoldungen, Löhne und sonstigen Bezüge des Personals aufzunehmen.

Die Kommission beantragt
„die Generalversammlung wolle das Fragenheft mit zugehöriger Anweisung in der vorliegenden Fassung genehmigen“.
(Diese Genehmigung ist erfolgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Erkrankungsstatistik des Vereins. Diese Statistik wird nunmehr, vom Jahre 1885 ab, nach den für die Dienstunfähigkeits- etc. Statistik angenommenen 7 Beamtengruppen bearbeitet werden. Während aber die Führung der Erkrankungsstatistik bisher nur denjenigen Verwaltungen empfohlen war, welche einen geordneten bahnärztlichen Dienst haben, wird der Beitritt zu dieser Statistik nunmehr empfohlen unabhängig davon, ob und wie auf Verwaltungskosten bei den einzelnen Verwaltungen Bahnärzte bestellt sind, indem schon allein die Vorbedingung des Vorhandenseins eines geordneten Bericht- und Kontrollwesens über die durch Erkrankung der Beamten entstehenden nothwendigen Dienstversäumnisse als genügend zur Betheiligung erachtet wird. Der Beitritt zu dieser Statistik wird allen denjenigen Verwaltungen empfohlen, auf welche die obigen Voraussetzungen zutreffen und welche der Erkrankungsstatistik bisher nicht beigetreten sind.

Adressen-Verzeichniss der Wagenverwaltungen. Zu diesem Verzeichniss ist der III. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Der II. Nachtrag zu dem genannten Verzeichnisse ist verausgabt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4914 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Erkrankungs-Statistik des Vereins (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 4940 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem III. Nachtrage zu dem Adressen-Verzeichnisse der Wagenverwaltungen und dem II. Nachtrage zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 4943 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Deutsche Vereins-Verwaltungen, betreffend Beigabe von Ursprungsbescheinigungen zu den nach Rumänien bestimmten Sendungen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Vom Bundesrath.

Der Bundesrath hielt am 18. d. Mts. unter dem Vorsitze des Staatsministers, Staatssekretärs des Innern v. Boetticher, eine Plenarsitzung ab. Unter anderem wurde die Vorlage, betreffend die Abänderung der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands und der Entwurf einer Verordnung über das Verfahren vor dem Schiedsgericht auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes den zuständigen Ausschüssen überwiesen.

Preussische Staatseisenbahnen: Abfassung der Berichte.

Innerhalb der Staats-Eisenbahnverwaltung ist bestimmt worden, bei Abfassung der Berichte auf eine leicht verständliche, klare Darstellung Bedacht zu nehmen und somit lange und verwickelte Satzbildungen zu vermeiden; eine kurze, einfache entsprechende Ausdrucksweise sei umsomehr anzustreben, als die dringliche Natur der Geschäfte unnöthigen Zeitaufwand bei dem Lesen und Schreiben verbietet. Auch sind, wenn gleichbedeutende Deutsche Ausdrücke vorhanden sind, Fremdwörter auszuschliessen.

Der Fernsprecher im Eisenbahndienst.

Nach einer Notiz in hiesigen Blättern und in der „Köln. Z.“ soll der Minister der öffentlichen Arbeiten den Staats-Eisenbahndirektionen eröffnet haben, „dass von der Einführung des Fernsprechers im Eisenbahndienste abgesehen werde, weil er bei den bisher angestellten Versuchen als Verbindung im Eisenbahndienste nicht zweckmässig befunden sei.“ Ein solcher Erlass ist, wie die „Nordd. A. Z.“ berichtigend bemerkt, an die Königlichen

Eisenbahndirektionen nicht ergangen. In einem einzelnen Falle ist indess allerdings Bedenken getragen, die Telephone im äusseren Eisenbahn-Betriebsdienste als geeigneten Ersatz für elektro-magnetische Telegraphen anzuerkennen; dies lediglich aus dem Grunde, weil nach den angestellten Versuchen die Fernsprecher die für die Sicherheit des Betriebes unbedingt erforderliche Gewähr für richtige Uebermittelung der Nachrichten noch nicht bieten. Wo solche Rücksichten auf die Betriebssicherheit nicht obwalten, hat dagegen der Minister schon vor Jahren durch Erlasse, welche seiner Zeit auch der Oeffentlichkeit nicht vorenthalten sind, die Staatsbahnverwaltungen ermächtigt, von den bestehenden Fernsprecheinrichtungen, insbesondere im Verkehr mit dem Publikum, umfassendsten Gebrauch zu machen.

Die Ablegung der Lokomotivführer-Prüfung als Vorbedingung für die Anstellung im höheren maschinentechnischen Staatsbahndienst.

Nachdem die Königlichen Eisenbahndirektionen sich dafür ausgesprochen, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass als Vorbedingung für die Anstellung im höheren maschinentechnischen Staatseisenbahn-Dienste auch die Ablegung der Lokomotivführer-Prüfung gefordert werden soll. Aeltere Beamte, die zwar drei Monate auf der Lokomotive gefahren sind, die Prüfung aber noch nicht abgelegt haben, sollen auf Verlangen, um sich die für die Prüfung erforderlichen praktischen Erfahrungen zurückzurufen, zur Mitfahrt auf der Lokomotive Gelegenheit auf entsprechende Zeit erhalten. Abweichungen von dieser Regel in einzelnen Fällen will der Minister selbst genehmigen.

Obligationen verstaatlichter Bahnen.

Bei Ankündigung der Zinsherabsetzung der 4½ pCt. Obligationen verstaatlichter Bahnen auf 4 pCt. ist bekanntlich die Abstempelung der alten Stücke und die Ausgabe neuer Zinsscheine vorbehalten worden. Die Königliche Direktion (linksrheinische) fordert zunächst auf, ihrer Hauptkasse oder der der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin (Leipziger Platz 17) u. s. w. die Stücke der ehemals 4½ pCt. Schuldverschreibungen der Köln-Crefelder Bahn und jener der Rheinischen Bahn III. Emission 1865 ab 15. Oktober einzureichen. Es ist dabei ausdrücklich bemerkt, dass für die anderen ehemals 4½ pCt. Anleihen der Rheinischen Bahn demnächst der Termin bekannt gegeben werden wird.

Personalien.

Bei Uebernahme in den Preussischen unmittelbaren Staatsdienst sind ernannt: die Eisenbahn-Baumeister Steigertahl in Braunschweig und Peters in Gnesen zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren, sowie die Maschinenmeister Harsleben in Braunschweig und Kelbe in Braunschweig zu Eisenbahn-Maschineninspektoren.

Dem Eisenbahn-Maschineninspektor Diedrich in Erfurt ist die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: Der Regierungs-Baumeister Schürmann in Köln, unter Verleihung der Stelle eines Bauinspektors im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) daselbst; der Regierungs-Baumeister Stölting in Hamm, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte in Dortmund unterstellten Bauinspektion daselbst; der Regierungs-Baumeister Schachert in Deutz, unter Verleihung der Stelle eines Bauinspektors im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld; der Regierungs-Baumeister Beckmann in Kassel, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Main-Weserbahn) daselbst und der Betriebsinspektor Hinrichs in Kassel, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Direktionsbezirk Erfurt) daselbst; ferner der Baumeister Fein in Grünberg i. Schlesien, bei Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst und unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst.

Zu Eisenbahn-Maschineninspektoren sind ernannt: der Regierungs-Maschinenmeister Kuntze in Cottbus, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst und der Regierungs-Maschinenmeister Rimrott, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte in Hagen.

Eichicht-Stockheim.

Am 14. d. M. hat die polizeiliche Begehung und Abnahme der neuen Bahnstrecke Eichicht-Bayerische Landesgrenze stattgefunden. An derselben betheiligte sich eine grössere Anzahl höherer Eisenbahnbeamten.

Berlin-Görlitz.

Die am 1. Oktober cr. fälligen Zinskoupons Serie II No. 2 zu den Prioritätsobligationen Lit. C werden von da ab bei der Königlichen Hauptkasse und der Diskontogesellschaft hier eingelöst.

Preussische Sekundärbahnen.

Für den Bau der Sekundärbahnen Braunsberg-Mehlsack-Allenstein und Mehlsack-Kobbelbude muss, nach der „Voss. Ztg.", noch eine neue Anleihe von 150 000 ℳ nachträglich aufgenommen werden. — Die Eisenbahn Bromberg-Fordon dürfte in den nächsten Monaten fertig gestellt sein. Bei dem Bau dieser Bahn hat die Baubehörde, nach der „P. Z.", die Summe von 200 000 ℳ erspart.

Rangirbahnhof bei Johannisthal an der Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Seitdem ein Theil des Güterverkehrs der Schlesischen auf die Görlitzer Bahn übergeleitet worden ist, hat derselbe so grosse Verhältnisse angenommen, dass der Bahnhof nicht mehr zureicht. Es wird deshalb bei der Station Johannisthal ein grosser Rangirbahnhof angelegt, von dem aus die durchgehenden Güter gleich auf die Ringbahn hinaufbefördert werden. Eine Kommission hat bereits an Ort und Stelle die Lage des künftigen Bahnhofes in Augenschein genommen.

Dahme-Uckro.

Die zweite Rate mit 20 pCt. = 200 ℳ., abzüglich 6 ℳ als 4 pCt. Zinsen der ersten Einzahlung, also mit 194 ℳ pro Aktie, ist bis 14. Oktober cr. bei der Kur- und Neumärkischen Ritterschaftlichen Darlehnskasse in Berlin einzuzahlen.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

In der am 16. d. Mts. in Kiel abgehaltenen Generalversammlung der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft wurde die Aufnahme einer Anleihe von 500 000 ℳ genehmigt.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Die der bevorstehenden Generalversammlung vorzuschlagende Erweiterung des Unternehmens bezieht sich, wie die „Fr. Z." erfährt, auf Verlängerung der bereits im Bau begriffenen Linien von Braunschweig in den Amtsbezirk Riddagshausen und von Wolfenbüttel nordwestlich in den Amtsbezirk Salder.

Eisenbahnprojekt Weimar-Blankenhain.

Wie verlautet, gelangt das Eisenbahnprojekt Weimar-Bad Berka-Blankenhain, mit welchem sich der Weimarische Landtag bereits in seiner letzten Session beschäftigte, damals aber an seine Genehmigung noch verschiedene Bedingungen knüpfte, in der bevorstehenden Session wiederum zur Vorlage, nachdem die Forderungen des Landtages inzwischen erfüllt worden sind. In der nächsten Gemeinderaths-Sitzung der Residenzstadt Weimar kommt die Frage zur Berathung, ob und inwieweit die Stadt Weimar einen Finanzzuschuss zu der bezeichneten Bahn leisten wird. Der Bau der Bahn soll durch die Firma Bachstein zur Ausführung gelangen, welche auch event. den Betrieb übernehmen wird.

Aus Mecklenburg.Schwerin

wird der „Köln. Ztg." geschrieben: „Die Hafenbauten, welche die Belgische Société des Chemins de fer in Verbindung mit der von ihr übernommenen Eisenbahn „Warnemünde-Rostock-Berlin" jetzt in Warnemünde aufführen lässt, sind ungemein grossartig und werden nach ihrer bis zum April nächsten Jahres bestimmten Vollendung diesen Hafen unbedingt mit zu dem besten an der ganzen Deutschen Ostseeküste machen. Um die bis jetzt sehr ungünstige enge Hafeneinfahrt zu verbessern, wird die ohnehin schon weit in das Meer reichende „Westmoolung" durch Einsenkung mächtiger Granitquadern und Cementblöcke um 400 Fuss verlängert, das Fahrwasser auf 18 Fuss vertieft und unmittelbar an der Eisenbahnstation ein geräumiges Bassin zur Aufnahme und bequemen Entlöschung der grösseren Dampfer gegraben. Es wird mit abwechselnden Schichten Tag und Nacht von vielen Hunderten von Arbeitern an diesem umfangreichen Werke jetzt gearbeitet, um es vor Eintritt des Winters zu vollenden. Die grossen neuen Schnelldampfer, welche die Gesellschaft jetzt auf der Werft des „Vulcan" in Stettin erbauen lässt, sollen eine tägliche zweimalige Fahrt von Warnemünde nach der Insel Falster in 1¾ Stunden zurücklegen, von wo aus die Eisenbahn nach Kopenhagen in zwei Stunden führt."

Verkehr mit den Nordseebädern.

Es ist daran gemahnt worden, dass das Deutsche Publikum doch den vaterländischen Nordseebädern den Vorzug vor den ausländischen geben und zu dem Ende auch eine bessere Eisenbahnverbindung nach den Deutschen Seebadeorten eingerichtet werden möge. Nun beruhen zwar, wie nicht ausser Acht zu lassen, die günstigen Verbindungen z. B. nach den Belgischen Nordseebädern lediglich darauf, dass die betreffenden Badeorte unfern grosser internationaler Routen liegen, was bei den Deutschen Nordseebädern nicht der Fall. Gleichwohl erscheint es doch wünschenswerth, die Verbindungen nach letzteren zu verbessern, soweit dies ohne Aufwendung unverhältnissmässig hoher Mehrkosten und ohne Benachtheiligung anderer wichtiger Verkehrsbeziehungen zweckmässig und angänglich.

Wie die „N. D. Z." hört, ist man aber an massgebender Stelle — und zwar nicht erst seit heute — damit beschäftigt, auch für die Deutschen Nordseebäder durch geeignete Einrichtungen ähnliche Erleichterungen zu schaffen, wie sie für den Verkehr nach den hervorragenderen Ostseebadeorten gewährt werden konnten. Die Wünsche des Publikums gehen hauptsächlich dahin, dass der Fahrplan die Zurücklegung der Reise mit Schnellzügen und ohne Uebernachtung ermögliche. Bei den im allgemeinen geringeren Entfernungen nach den meisten Ostseebadeorten, der Möglichkeit, die Reise dahin fast durchweg auf der Eisenbahn zurücklegen zu können, und bei dem feststehenden Gang der in einzelnen Fällen erforderlichen Dampfschifffahrten konnten solche Wünsche leichter erfüllt werden. Anders verhält es sich jedoch mit dem Verkehr nach den grösseren Deutschen Nordseebadeorten. Die Lage derselben auf Inseln im äussersten Nordwesten Deutschlands bedingt bei einer Reise dahin in den meisten Fällen die Zurücklegung eines erheblich grösseren Weges und macht wegen des durch die Ebbe- und Fluthverhältnisse hervorgerufenen täglichen Wechsels des Ganges der Dampfschiffe eine Uebernachtung unterwegs fast unvermeidlich. Die beliebten und namentlich von ausländischem Publikum stark besuchten Belgischen Seebadeorte Ostende und Blankenberghe, auf welche gegenüber den Deutschen Nordseebadeorten hingewiesen worden ist, machen vom Kontinent aus eine Dampfschifffahrt nicht erforderlich und haben von Deutschland aus dadurch besonders günstige Zugverbindungen, dass sie an der den Verkehr nach England vermittelnden grossen durchgehenden Eisenbahnlinien oder doch unfern derselben gelegen sind.

Wie die „N. D. Z." aus guter Quelle erfährt, sind bereits von der Staatseisenbahn-Verwaltung eingehende Ermittelungen darüber eingeleitet, in welcher Weise eisenbahnseitig die Reisen nach den Deutschen Nordseebadeorten und zurück während der hauptsächlichsten Badezeit erleichtert und beschleunigt werden können.

Vorarbeiten für die Sekundärbahnen Nienhagen-Jerxheim und Köthen-Aken.

Es sind beauftragt worden: Die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Jerxheim über Badersleben nach Nienhagen; die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt mit solchen für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Köthen nach Aken.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft: Generalversammlung.

In der am 8. d. Mts. unter Vorsitz des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Herrn Löffler stattgefundenen Generalversammlung der Aktionäre der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (52 826 Stimmen waren vertreten) wurde die Vermögensbilanz per ultimo März 1885 und der Bericht der Königlichen Eisenbahndirektion für das Jahr vom 1. April 1884 bis Ende März 1885 vorgelegt. Die Versammlung verzichtete auf die Verlesung beider Schriftstücke, da seitens der Eisenbahndirektion deren Inhalt kurz vorgetragen wurde. Hierbei hob die Direktion hervor, dass der in dem Berichte angegebene nach Verhältniss der Bahnlängen ermittelte Minderertrag des Betriebes der Magdeburg-Halberstädter Bahnstrecken nicht für den Staat als Minderertrag anzusehen sei. Derselbe beruhte hauptsächlich auf Instradirungsänderungen, welche auf anderen Staatsbahnstrecken Mehreinnahmen hervorgerufen haben. Ausserdem sei gegen das Vorjahr durch Aenderung der Verbuchungsweise der Werthe gewonnener Materialien eine nur buchmässig sich darstellende Mindereinnahme entstanden und endlich habe der Staat die Dividende der Braunschweigischen Bahn nicht mehr, wie im Vorjahre, als besondere Einnahme buchen lassen. Wenn trotz der Mindereinnahmen von rot. 1 400 000 *M.* noch Mehrausgaben von rot. 680 000 *M.* zu verzeichnen seien, so seien dieselben lediglich auf die Mehraufwendungen für das Beamtenpersonal zurückzuführen, namentlich habe das von der Privatverwaltung übernommene Beamtenpersonal im letzten Rechnungsjahre wiederum Gehaltsaufbesserungen von rot. 410 000 *M.* erfahren. Dazu komme, dass für grössere Erweiterungsbauten wiederum ein Betrag von über ⅓ Million Mark verausgabt sei und dass die Erneuerung der Betriebsmittel gegenüber dem Vorjahre nahezu 800 000 *M.* Kosten mehr erfordert habe. Nur hierdurch sei es zu erklären, dass die Verminderung der Einnahmen nicht zugleich eine Verminderung der Ausgaben zur Folge gehabt. Die Versammlung genehmigte die Bilanz und fand zu dem Bericht nichts zu erinnern. Zum zweiten Gegenstande der Tagesordnung: „Wahl von Ausschussmitgliedern an Stelle der statutenmässig ausscheidenden" wurden sämmtliche ausscheidenden Ausschussmitglieder von der Versammlung einstimmig wiedergewählt.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

In der am 19. dieses Monats abgehaltenen Generalversammlung handelte es sich lediglich um die Formalität einer Vornahme von Wahlen für den Verwaltungsrath. Interessant ist das bei dieser Gelegenheit konstatirte Faktum, dass von dem ganzen Aktienkapital der Gesellschaft nur noch sieben Aktien nicht gegen Konsols umgetauscht sind.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Die in der Presse vielfach ventilirte Angelegenheit, betreffend die Aufhebung der Frauen- und Nichtraucherkoupees in den Lokalzügen der Strecke Berlin-Potsdam-Wildpark hat dem Potsdamer Magistrat Veranlassung gegeben, sich unterm 4. cr. mit einer Eingabe an die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg zu wenden. Darauf ist dem Potsdamer Magistrat nach der „Voss. Ztg." folgende Antwort geworden: „Dem Magistrat erwidern wir auf das gefällige Schreiben vom 4. d. M. ergebenst folgendes: Die der Besprechung unterzogene, seit dem 1. d. M. in unserm Lokalverkehr Berlin-Potsdam-Wildpark mit Genehmigung der obersten Verwaltungsbehörden zur Einführung gelangte Anordnung, nach welcher von diesem Tage ab in den auf den genannten Strecken kursirenden Lokal-Personenzügen in der zweiten Wagenklasse die Frauenkoupees und in der dritten Wagenklasse ausser diesen auch die Nichtraucherkoupees in Wegfall gekommen sind, ist dadurch nothwendig geworden, dass gegenüber den an uns in Bezug auf die Bewältigung des Massenverkehrs, wie er sich namentlich in den Sommermonaten gestaltet, gestellten Anforderungen und mit Rücksicht auf die verfügbaren Betriebsmittel es nicht länger angängig erschien, eine gewisse Anzahl von Koupees zweiter und dritter Wagenklasse dem allgemeinen Verkehr zu entziehen und für besondere Zwecke reservirt zu halten, zumal erfahrungsmässig feststeht, dass die Frauen- und Nichtraucherkoupees recht unausgenutzt in den Zügen liefen. Dies gilt namentlich von den Frauenkoupees. Es lässt sich täglich beobachten, dass die Neigung der Frauen im allgemeinen nicht nach den Frauenkoupees gravitirt, sondern dass man viel lieber geneigt ist, den gemischten Koupees den Vorzug zu geben, was zur Folge hatte, dass, wie schon oben angedeutet, diese Koupees in den meisten Fällen entweder nur äusserst mässig besetzt oder auch wohl ganz leer in den Zügen liefen. Ihr Charakter als „reservirte Koupees" musste aber trotzdem aufrecht erhalten werden, und ist es nicht selten vorgekommen, dass deshalb anderen Personen wegen Platzmangels die Mitfahrt versagt werden musste, ein Umstand, der bereits zu mancherlei Beschwerden des Publikums Veranlassung gegeben hat. Wir haben aber die Verpflichtung, dem allgemeinen Verkehr alle diejenigen Mittel zuzuführen, welche zur Bewältigung desselben absolut erforderlich sind. Deshalb und unter Berücksichtigung der oben dargelegten Thatsachen konnte die Aufhebung der Frauenkoupees nicht nur nicht für bedenklich, sondern musste sogar für geboten erachtet werden, und glauben wir auch jetzt, trotz der von dem Magistrat hiergegen gemachten Einwendungen, bei unserer Ansicht beharren zu sollen. Dies schliesst aber keineswegs aus, dass einzelnen Frauen und Kindern auf besonderen Wunsch unter Umständen nicht dennoch die Möglichkeit des Alleinreisens event. wenn thunlich unter Einräumung besonderer Koupees gewährt werden soll, und ist unser Zugbegleitungs-Personal deshalb mit Anweisung versehen, solchen an sie herantretenden Wünschen, soweit angängig, Rechnung zu tragen. Durch diese Anordnung glauben wir jener Massregel die ihr anscheinend vielleicht dennoch anhaftenden Härten genommen zu haben, und wird durch dieselbe unseres Erachtens allen billigen Anforderungen genügt werden können. Selbstredend wird eine derartige Rücksichtnahme bei dem regen Sonn- und Festtagsverkehr von vornherein ausgeschlossen sein müssen. Was sodann das Rauchen in der dritten Wagenklasse anbelangt, so ist zu erwarten, dass demnächst eine Gleichstellung der dritten mit der zweiten Wagenklasse in der Weise herbeigeführt werden wird, dass auch in der ersteren das Rauchen allgemein ferner nicht gestattet werden wird, dagegen aber wie in der zweiten Wagenklasse besondere Rauchkoupees zur Einführung gelangen sollen. Hierdurch wird den in dieser Beziehung erhobenen Beschwerden abgeholfen werden, und wird diese Einrichtung auch den die dritte Wagenklasse benutzenden Frauen insofern zu statten kommen, als denselben hierdurch ausreichend Gelegenheit gegeben wird, sich vor Rauchbelästigungen zu schützen."

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn: Soldau-Illowo.

Nach einer Meldung des „Berl. Act." hat sich die Staatsbahnverwaltung an die Direktion der vorgenannten Eisenbahngesellschaft gewandt, um das Mitbenutzungsrecht der Strecke Soldau-Illowo zu erhalten, da in Soldau Preussische Staatsbahnstrecken an die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn anschliessen. Die Direktion habe jedoch einen so hohen Preis für die Abtretung des Mitbenutzungsrechts gefordert, dass daran die Verhandlungen gescheitert seien. Gegenwärtig soll die Staatsbahnverwaltung an die Herstellung eines eigenen Geleises Soldau-Russische Grenze denken.

Werrabahn: Immelborn-Liebenstein.

Die Königliche Regierung zu Kassel macht bekannt, dass der Verwaltung der Werrabahn die Vornahme der generellen Vor-

arbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Immelborn nach Schweina und Liebenstein in der Preussischen Enklave Barchfeld gestattet worden ist.

Blankenburg-Halberstadt.

Der Bau der Bahn Blankenburg a./Harz-Tanne ist nach dem „Act." im Bau soweit vorgeschritten, dass 6 km mit 3 Zahnstangenabtheilungen im Betriebe sind; die Strecke Halberstadt-Rübeland, 10,5 km mit 7 Zahnstangenstrecken, soll Ende Oktober dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn ist nach gemischtem System erbaut; sie hat Strecken, die mit einfacher Adhäsionslokomotive befahren werden könnten, andere aber sind mit der dreitheiligen Zahnstange versehen, die von Herrn Oberingenieur Abt in Paris konstruirt ist. Eine nähere Beschreibung der Trace, des Oberbaues und der kombinirten Adhäsions- und Zahnradmaschine findet sich in No. 47 Jahrgang 1885 unserer Zeitung gelegentlich der Exkursion des Vereins für Eisenbahnkunde zur Besichtigung dieser interessanten Gebirgsbahn.

Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen.

Wir haben Mittheilungen über die auf den Preussischen Staatsbahnen angestellten Versuche gemacht, fahrende Eisenbahnzüge mit elektrischem Glühlicht zu beleuchten. Die Gründe, aus denen diese Versuche nicht zu dauernder Anwendung elektrischer Beleuchtung geführt haben, ergeben sich aus der Mittheilung des Herrn Eisenbahn-Telegrapheninspektor Fink in Hannover (s. No. 14 S. 172 unserer Zeitung). Indess wird jetzt aus Stuttgart mitgetheilt, dass die Württembergische Staatsbahn die Idee neuerdings erfolgreich durchgeführt habe. Vor einigen Tagen fand nämlich im Beisein zahlreicher Sachverständiger eine Probefahrt mit einem aus vier Personenwagen, einem Post- und einem Gepäckwagen bestehenden Zuge auf der Strecke Cannstatt-Geisslingen statt. Ueber das neue System und dessen Erprobung berichtet der Württembergische „Staatsanzeiger": „Für die Einrichtung ist ein ca. 4 qm grosser Raum im Gepäckwagen zur Aufnahme der Dynamomaschine, eines Regulators nebst Akkumulatoren und Umschalteapparaten erforderlich. Der Antrieb der Dynamomaschine erfolgt von der Achse des Wagens und die Drehrichtung derselben ist sowohl bei Vor- als Rückwärtsgang des Zuges stets die gleiche. Die Dynamomaschine hat bei einer Geschwindigkeit des Zuges von 30—70 km pro Stunde eine sich gleichbleibende Drehgeschwindigkeit, während unter 30 und über 70 km Zuggeschwindigkeit sich automatisch ein Akkumulatorstrom einschaltet, welcher auch bei völligem Stillstand des Zuges die Lichtlieferung besorgt. Der Uebergang vom Maschinenstromlicht zum Licht des Akkumulatorstroms ist kaum bemerkbar. Geladen werden die Akkumulatoren, so lange die Lampen von der Maschine direkt gespeist werden und wenn nöthig während der Tagesfahrt. Der Zug (bestehend aus 4 Personen-, 1 Post- und 1 Gepäckwagen) war im ganzen mit 27 Glühlampen versehen. Die Lampen innerhalb der Wagen haben 10 Kerzenstärken und geben hinreichend Licht, um auch in dem entferntesten Theile des Wagens lesen zu können. Die Lampen auf den Plattformen haben eine Stärke von 5 Kerzen. Die Glühlampen sind in der elektrotechnischen Fabrik Cannstatt nach dem eigenen Bernstein-Patent angefertigt. Die Einrichtung funktionirte in durchaus befriedigender Weise und soll nun zu längerer Erprobung im gewöhnlichen Dienste auf der Strecke Stuttgart-Immendingen dem Betriebe übergeben werden."

Dass der von Herrn Fink hervorgehobene Missstand, dass bei einer Trennung des Zuges in dem von der Stromquelle getrennten Theil des Zuges die Beleuchtung aufhört, durch die fraglichen Versuche als beseitigt anzusehen sei, ist nach vorstehender Beschreibung nicht anzunehmen.

Zahnradbahn Assmannshausen-Jagdschloss.

Der Bau der Zahnradbahn Assmannshausen-Jagdschloss geht seiner Vollendung entgegen, sodass man den Betrieb, wie man der „Kölnischen Zeitung" berichtet, binnen vier Wochen eröffnen zu können hofft. Die Bauarbeiten sind am 25. Juni d. J. begonnen und trotz des beengten Bauplatzes und der schwierigen Bodenbeschaffenheit mit allen Kräften gefördert worden. Am Ende der nach dem Niederwald führenden Dorfstrasse, etwa 5 Minuten vom Bahnhofe Assmannshausen entfernt, erhebt sich nur 10 m über dem Wege in sauberster Ziegelrohbau-Ausführung der Unterbau, welcher die gesammte Bahnhofsanlage trägt und auf einer 3,20 m breiten Freitreppe von 58 Stufen zu ersteigen ist. Dort findet sich dann der Lokomotivschuppen, die Schiebebühne, die Wasserstation, der Perron und das Stationsgebäude, letzteres in geschmackvoller Holzfachwerk-Konstruktion ausgeführt. Der etwa 25 m lange Perron ist mit einem Wellenblechdach von 17,5 m Spannweite überdacht, welches auf sechs Stück 9 m hohen Säulen ruht. Vom Perron aus steigt die Bahn sofort in dem Verhältniss 1 : 5 den Berg hinan und dieses Steigungsverhältniss ist auf der ganzen etwa 1 450 m langen Strecke (drei Stellen ausgenommen) in einer Gesammtlänge von 850 m innegehalten. Die Gesammthöhe, welche die Bahn zu ersteigen hat, beträgt 329 m. Die Bahnlinie schwenkt mit drei Rechtskurven von je 200 m Radius nach Durchschneidung drei längerer etwa 4 m tiefer Einschnitte am Berghange entlang bis in die Nähe des Jagdschlosses auf dem Niederwald. Der Bahnhof Jagdschloss wird ebenfalls in geschmackvollem, der Waldumgebung angepassten Holzfachwerk zur Ausführung gebracht. Beide Bahnhöfe sind durch einen Fernsprechdraht verbunden. Die Generalunternehmer und Konzessionäre der gesammten Anlage sind die Herren Max Sabersky und Karl Egells aus Berlin. Der Bau wird nach den Projekten des Betriebsdirektors Schönfeld in Lippstadt von der bekannten Unternehmerfirma Söndérop & Co. in Berlin durch den Ingenieur Schröder aus Limburg zur Ausführung gebracht. Das Oberbaumaterial und die Betriebsmittel liefert die Maschinenfabrik Esslingen.

Internationale Telegraphenkonferenz.

Am 17. d. M. fand die Schlusssitzung der internationalen Telegraphenkonferenz statt. Nach Verlesung des Protokolls der vorletzten Sitzung und einem Austausch von Erklärungen zwischen den Delegirten der Türkei, Rumäniens, Serbiens und Bulgariens betreffs ihrer limitrophen Verhältnisse, wurde der fünfte Bericht der Tarifkommission, welcher die schliesslichen Erklärungen bezüglich der Kabelgebühren für Australien enthielt, verlesen und diskutirt. Hierauf erfolgte die Wahl des Sitzes der nächsten Konferenz, welche mit überwiegender Majorität auf Paris fiel, wo dieselbe sich im Jahre 1890, d. i. 25 Jahre nach dem in Paris 1865 erfolgten Abschluss des ersten internationalen Telegraphenvertrages, vereinigen wird. Der Französische Delegirte erklärte die Zustimmung seiner Regierung. Demnächst wurde zur Unterzeichnung der 34 Exemplare des Uebereinkommens geschritten, worauf der Präsident Dr. von Stephan die Schlussrede hielt. Er hob dabei die grosse Reform des Tarifwesens hervor, wodurch ein wichtiger Fortschritt für die Vereinfachung und Unifikation der bisherigen zahlreichen Taxen erzielt und eine gleichmässige Grundlage für die Tarife von Gesammteuropa herbeigeführt sei. Weitere Reduktionen seien vielleicht in 2 bis 3 Jahren, spätestens von der nächsten Konferenz zu erwarten. Auch die Ausführung der bedingungsweise gemachten Zugeständnisse sei sicher zu erhoffen, zumal die Beschlüsse der Konferenz erst am 1. Juli 1886 in Kraft treten. Der Redner dankte allen Betheiligten und schloss: Die besten Wünsche des Kaisers begleiten die Mitglieder der Konferenz in ihre Heimath. Ihm erwiderte der erste Delegirte Grossbritanniens, Mr. Patey, welcher dem Präsidenten den Dank der Versammlung aussprach. Der Vertreter Portugals, Mr. de Barros, gedachte in warmen Worten der gastlichen Aufnahme, welche die Konferenz überall in Deutschland, besonders in Berlin, in den Hansestädten und in Kiel gefunden hat, und gab der Bewunderung für den überall wahrnehmbaren Aufschwung Deutschlands Ausdruck. Hierauf erklärte der Präsident die internationale Telegraphenkonferenz von Berlin für geschlossen.

Walzeisen-Konvention.

Die Generalversammlung der Rheinisch - Westfälischen Walzwerke verständigte sich über den hauptsächlichen Theil der Bestimmungen des Statuts bezüglich der Bildung einer Konvention Deutscher Walzwerke; einzelne Meinungsverschiedenheiten wurden den demnächst in Berlin tagenden Delegirten aller Gruppen zur Erledigung überlassen.

Die Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1884.

Statistischer Bericht.

(Fortsetzung aus No. 71.)

V. Personen- (Gepäck-) und Güterfrequenz.

Auf den Sächsischen Staatsbahnen wurden befördert im Jahre 1884 im ganzen 21 601 959 Personen (gegen 20 385 266 im Vorjahre). Davon entfallen auf den Binnenverkehr 20 787 296 Personen = 96,23 pCt., auf den direkten Verkehr 695 584 Personen = 3,22 pCt. und endlich auf den Durchgangsverkehr 119 079 Personen = 0,55 pCt.

Auf jedes Kilometer mittlerer Bahnlänge kamen 10 379 Personen (gegen 10 071 im Vorjahre).

Die Benutzung der Wagenklassen war folgende: in der I. Klasse fuhren 61 932 Personen = 0,29 pCt., in der II. Klasse 2 524 370 Personen = 11,68 pCt., in der III. Klasse (einschliesslich 354 009 Militärpersonen) 15 878 968 Personen = 73,51 pCt. und in der IV. Klasse 3 136 689 Personen = 14,52 pCt. (Gegen das Vorjahr weist die Benutzung der I. Klasse rücksichtlich der Frequenzbedeutung einen Rückgang um 0,04 pCt., die der II. einen solchen von 0,11 pCt., dagegen die der III. Klasse eine Zunahme um 0,21 pCt., die der IV. aber wieder eine Abnahme um 0,06 pCt. auf.)

Anders stellt sich das Verhältniss natürlich, wenn man die Einnahmen aus den verschiedenen Klassen betrachtet. Es entfielen nämlich von der Personengeld-Einnahme auf die I. Wagenklasse 2,69 pCt., auf die II. Klasse 27,04 pCt., auf die III. Klasse 61,94 pCt. und auf die IV. Klasse 7,39 pCt., auf die Militärpersonen aber 0,94 pCt.

Durchschnittlich bezahlte jede beförderte Person 0,88 *M.* (0,89 *M.* im Vorjahre), jede Person in der I. Klasse aber 8,26 *M.*, in der II. 2,04 *M.*, in der III. 0,76 *M.*, in der IV. 0,45 *M.* und jede Militärperson 0,51 *M.*

Im ganzen haben die beförderten Personen zurückgelegt 554 210 375 (im Vorjahre 526 410 220) km; davon 499 237 456 km im Binnenverkehr, 42 517 812 km im direkten und 12 455 107 km im Durchgangsverkehr. Nach den Wagenklassen zerfällt diese Kilometerzahl in folgender Weise: 5 541 599 km kommen auf die I. Klasse, 96 677 522 km auf die II. Klasse, 371 428 148 km auf die III. Klasse, 67 024 895 km auf die IV. Klasse und 13 538 211 km auf die Militärpersonen.

Auf jedes Kilometer der mittleren Bahnlänge (spezifische Personenfrequenz) kamen durchschnittlich 259 766,2 (im Vorjahre 253 328,5) Personenkm und zwar

	Personen-km	pCt.
in der I. Wagenklasse . . .	2 662,5 =	1,04
„ „ II. „ . . .	46 448,8 =	17,88
„ „ III. „ . . .	178 452,8 =	68,70
„ „ IV. „ . . .	32 202,1 =	12,40

Durchschnittlich durchfuhr jede Person überhaupt 25,66 km (gegen 25,82 im Vorjahre) oder 1,23 pCt. der gesammten Bahnlänge (gegen 1,28 pCt. im Vorjahre), nach Klassen getrennt aber jede Person in der I. Klasse 89,48 km, jede in der II. Klasse 38,30 km, jede in der III. Klasse 23,92 km, jede in der IV. Klasse 21,37 km und jede Militärperson 38,24 km.

Selbstverständlich waren auch die einzelnen Touren im Binnenverkehr kürzer als im direkten und Durchgangsverkehr: durchschnittlich legte nämlich jede Person im Binnenverkehr 24,02 km, im direkten Verkehr aber 61,13 km und im Durchgangsverkehr 104,60 km zurück.

Der niedrige Durchschnittssatz von 25,66 km pro Person erklärt sich daraus, dass die Hauptfrequenz aus dem Verkehr zwischen den grossen Städten und den sie umgebenden Ortschaften herrührt. So legten von der Gesammtzahl der Passagiere 83,74 pCt. Entfernungen von 1—41 km und nur 16,26 pCt. grössere Entfernungen (von 43 bis 470 km) zurück. Auf die Entfernungen von unter bis mit 10 km entfielen 34,98 pCt. der Passagiere.

Am frequentesten war, wie schon seit mehreren Jahren, die nur 7 km lange Verbindung zwischen Dresden-Altstadt und Potschappel mit einem wechselseitigen Verkehr von 386 429 Personen, dann folgt Dresden-Neustadt-Kötzschenbroda (10 km) mit 321 892 Personen, Dresden-Neustadt-Radebeul (6 km) mit 309 092 Personen, Dresden-Neustadt-Meissen (20 km) mit 257 635 Personen etc.

Von den einzelnen Monaten des Jahres war der frequenteste der Juni mit 2 258 282 Personen (25,45 pCt. über dem Durchschnitt). Die höchste Einnahme wurde mit 2 267 698,01 *M.* im Juli erzielt. Die niedrigste Frequenz zeigte der Februar mit 1 329 826 Personen (26,13 pCt. unter dem Durchschnitt). Ebenso ergab der Februar auch die niedrigste Einnahme.

Vergleicht man die Resultate mit dem Vorjahre, so hat die Zahl der beförderten Personen (s. o.) eine Zunahme um 5,97 pCt., die Personengeld-Einnahme eine solche von 5,06 pCt. (von 18 126 589,25 *M.* auf 19 043 761,61 *M.*) und die Personenkilometerzahl (s. o.) eine solche von 5,28 pCt. erfahren, während die durchschnittlich von jeder Person durchfahrene Kilometerzahl sich um 0,16 km verringert hat.

Die Zahl der beförderten Personen-Extrazüge stellt sich auf 637 (gegen 70 im Vorjahre), die der einzelnen Salon- und Krankenwagen auf 37 (im Vorjahre 35), das Gesammtgewicht der Gepäck-überfracht auf 16 101 325 kg (im Vorjahre 12 427 565 kg). Die Zahl der beförderten Hunde auf 43 565 Stück (gegen 39 943 im Vorjahre).

Der Personenverkehr auf den vom Staat betriebenen Privatbahnen ergab folgende Resultate:

	Altenburg-Zeitzer Bahn	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	Zittau-Reichenberger Bahn
Personen in I. Wagenklasse	—	—	549 = 0,16 %
„ „ II. „	22 021 = 9,61 %	16 964 = 9,11 %	40 757 = 11,73 %
„ „ III. „ (inkl. Militärpersonen) .	180 526 = 78,78 %	169 281 = 90,89 %	309 018 = 88,11 %
Personen in IV. Wagenklasse	26 598 = 11,61 %	—	—
in Summa Personen	229 145	186 245	350 324
Auf jedes Kilometer Bahnlänge Personen	9 064	6 692	13 165
Die Reisenden haben zurückgelegt:			
zusammen Kilometer .	2 753 495	2 152 253	5 735 960
durchschnittlich pro Person Kilometer . .	12,02	11,56	16,37
Die Differenzen gegen das Vorjahr stellen sich folgendermassen:			
an Personenzahl . . .	+ 3,84 %	+ 1,10 %	+ 11,09 %
an Personengeld-Einnahme	+ 3,37 %	+ 2,03 %	+ 10,09 %
an Personen-Kilometerzahl	+ 2,95 %	+ 1,70 %	+ 11,43 %

Die Vielgestaltigkeit und Lebhaftigkeit des Personenverkehrs kommt am besten darin zur Erscheinung, dass das gesammte unter Sächsischer Staatsverwaltung stehende Netz 445 dem Personenverkehr dienende Stationen und Haltestellen mit 10 989 gegenseitigen (Binnen-) Verkehrsverbindungen (523 mehr als im Vorjahre) besitzt. Die zahlreichsten Verkehrsverbindungen hatte Chemnitz mit 226 gegen 222 im Vorjahre, dann folgt Dresden-Altstadt mit 204, Zwickau mit 171 etc.

Auf den Staatsbahnen wurden im Binnen- und direkten Verkehr verausgabt 14 761 610 Stück Billets, die meisten in Dresden-Altstadt mit 2 435 868 Stück, dann folgt Chemnitz mit 2 282 503 Stück, Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) mit 1 858 405 Stück etc.

Nach den verschiedenen auf den Staatsbahnen ausgegebenen Billetsorten entfallen in Prozenten:

	von der Personen-zahl	von der Billetzahl	von der Einnahme
	pCt.	pCt.	pCt.
auf die Eilzugsbillete . .	1,413	2,067	11,898
„ „ Tourbillete (inkl. Koupeebillete) . .	33,565	49,115	37,916
„ „ Retourbillete . .	60,347	44,156	46,936
„ „ Abonnements-billete (auf Zeit) .	1,343	1,966	0,191
„ „ Koupons- und Schülerbillete .	2,979	2,180	1,396
„ „ Rundreisebillete .	0,353	0,516	1,663

Im Güterverkehr der Staatsbahnen wurden befördert im ganzen 11 119 401,0 t (gegen 10 794 299,7 t im Vorjahre). Davon entfallen:

auf die Eilgüter	83 307,3 t =	0,75 pCt.
„ „ Stückgüter	790 933,8 t =	7,11 „
„ „ Wagenladungungsgüter .	10 100 686,2 t =	90,85 „
„ „ Militärgüter	2 629,7 t =	0,02 „
„ „ frachtpflichtigen Dienstgüter	141 844,0 t =	1,27 „

Auf den Binnenverkehr kommen 47,70 (1883 46,88) pCt., auf den direkten Verkehr 42,17 (1883 42,07) pCt. und auf den Durchgangsverkehr 10,13 (1883 11,03) pCt.

Ausserdem wurden befördert: 122 Lokomotiven und Tender, 419 andere auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge und 1 923 dergl. nicht auf eigenen Rädern laufend, Pferde 3 162 Stück und 1 845,5 Wagenladungen, von andern lebenden Thieren 7 850 Stück Grossvieh, 7 919 Stück Kleinvieh, 25 361 Wagenladungen und nach Gewicht 1 506,6 t.

Auf jedes Kilometer mittlerer Bahnlänge der Staatsbahnen kamen im Güterverkehr 5 255 (1883 5 252) t.

Im ganzen wurden zurückgelegt 825 641 937 tkm (gegen 818 516 899 tkm im Vorjahre), davon entfallen auf den Binnenverkehr 291 080 676 tkm, auf den direkten Verkehr 393 907 260 tkm und auf den Durchgangsverkehr 140 653 981 tkm.

Die durchschnittliche Länge der von jeder Tonne durchfahrenen Strecke war bei Eilgut 76,85 km, bei Stückgut 84,54 km, bei der Wagenladungsklasse A^1 117,02 km, B 127,40 km etc. und für Gut überhaupt 74,25 (im Vorjahre 75,83) km, und zwar im Binnenverkehr 54,88 (im Vorjahre 54,46) km, im direkten Verkehr 84,01 (im Vorjahre 85,44) km und im Durchgangsverkehr 124,88 (im Vorjahre 129,89) km.

Die durchschnittliche Transportstrecke betrug in Prozenten der Bahnlänge für jede Tonne 3,51. Auf jedes Kilometer mittlerer Bahnlänge (spezifische Güterfrequenz) kamen durchschnittlich 390 201 tkm.

Die Frachteinnahme belief sich nach Abzug der Restitutionen auf 40 366 741,70 (im Vorjahre 41 935 670,27) *M.*; es kommen davon auf jede Tonne Gut durchschnittlich 3,63 (im Vorjahre 3,88) *M.*, und zwar im Binnenverkehr 3,27 *M.*, im direkten Verkehr 3,93 *M.* und im Durchgangsverkehr 4,09 *M.* Pro Tonnenkilometer aber wurden vereinnahmt 4,89 (im Vorjahre 5,123) *M.* und zwar im Binnenverkehr 5,96 *M.*, im direkten Verkehr 4,67 *M.*, und im Durchgangsverkehr nur 3,28 *M.*

In jeder Hinsicht am bedeutendsten waren die Güter des Spezialtarifs III (Kohlen etc.). Von dem gesammten beförderten Gewicht entfielen auf solche 7 218 555,8 t = 64,92 pCt., von den zurückgelegten Tonnenkilometern aber 489 532 447 = 59,29 pCt. und von der gesammten Frachteinnahme 16 559 883,41 ℳ = 41,02 pCt.

Im Vergleich zum Jahre 1883 hat die Zahl der beförderten Tonnen zugenommen um 3,01 pCt., die Einnahme aus dem Güterverkehr aber abgenommen um 3,74 pCt. Es erklärt sich dies einmal daraus, dass die Frachtsätze seit 1. April 1884 herabgesetzt worden sind (so wurde pro Tonne im Jahre 1884 um 0,25 ℳ und pro Tonnenkilometer um 0,23 ₰ weniger vereinnahmt als 1883) und sodann daraus, dass die Transporte durchschnittlich um 1,58 km kürzere Strecken zurücklegten als im Vorjahre (74,25 km : 75,83 km), eine Thatsache die auch darin zur Erscheinung kommt, dass die Tonnenkilometer sich in einem viel geringeren Verhältnisse als die Tonnen, nämlich nur um 0,87 pCt. vermehrt haben.

Für den Güterverkehr der Staatsbahnen waren eröffnet 214 Stationen und 193 Haltestellen (ausser 8 Stationen und 6 Haltestellen der mitverwalteten Privatbahnen).

Die durchschnittliche Monatsfrequenz belief sich auf 926 616,8 t mit einer Frachteinnahme von 3 455 472,50 ℳ (im Personenverkehr 1 800 163 Personen mit 1 587 849,76 ℳ Einnahme). Der frequenteste Monat war der Oktober mit 1 073 798,9 t und 3 956 468,39 ℳ Einnahme. Der verkehrsärmste Monat war — im Gegensatz zum Personenverkehr — der Juni mit 809 298,3 t und 3 019 777,75 ℳ Einnahme. Die Oktoberfrequenz hob sich 15,88 pCt. über den Durchschnitt, die Junifrequenz sank 12,66 pCt. unter denselben, so dass die Schwankung nur 28,54 pCt. betrug — gegen 51,58 pCt. im Personenverkehr.

Die durchschnittliche tägliche Transportleistung der Staatsbahnen war 59 022 Personen und 30 380,9 t Güter mit einer durchschnittlichen täglichen Einnahme von 52 060,65 ℳ im Personen- und 113 294,18 ℳ im Güterverkehr. Die Gesammteinnahme für alle Transporte betrug (nach Abzug der Restitutionen) 61 217 447,49 ℳ oder durchschnittlich pro Tag 167 260,79 ℳ.

Der Güterverkehr der drei vom Staate mitverwalteten Privatbahnen ergab folgende Resultate:

	Altenburg-Zeitzer Bahn	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	Zittau-Reichenberger Bahn
Beförderte Tonnen . . .	461 187,4	311 288,7	265 286,1
durchschnittlich auf jedes Kilometer mittlerer Bahnlänge . t	18 243	11 185	9 969
im ganzen . . . tkm	7 771 981	7 770 897	6 026 487
durchschnittliche Länge der von jeder Tonne durchfahrenen Strecke km	16,85	24,96	22,72
Auf jedes Kilometer mittlerer Bahnlänge (spezifische Güterfrequenz) kommen durchschnittlich tkm	307 436	279 227	226 475
Die Frachteinnahmen betrugen . . . . . ℳ	473 559,93	370 375,31	418 216,69
durchschnittlich pro Tonne . . . . „	1,03	1,19	1,58
durchschnittlich pro Tonnenkilometer ₰	6,09	4,77	6,94
Die Differenzen gegen das Vorjahr stellen sich:			
an Tonnenzahl . pCt.	+ 1,79	+ 0,97	+ 3,60
an Tonnenkilometerzahl . . . „	+ 3,70	+ 0,29	+ 2,83
an Frachteinnahme „	— 3,99	+ 0,83	— 0,80
die durchschnittliche Länge der Transporte km	+ 0,31	— 0,17	— 0,17
die Einnahme pro Tonne ℳ	— 0,06	keine Differenz	— 0,07
die Einnahme pro Tonnenkilometer ₰	— 0,49	+ 0,03 *)	— 0,25

*) Die Erscheinung, dass die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn ungeachtet der Herabsetzung der Einheitssätze eine Mehreinnahme pro Tonnenkilometer erzielte, erklärt sich daraus, dass die neuen Sätze für die Güter des Spezialtarifs III auf die Entfernungen bis 31 km infolge der Erhöhung der Expeditionsgebühren auf 8—9 ₰ gegen 7 ₰ eine Frachtvertheuerung ergeben und dass weiter der grösste Theil der Transporte auf der 27,83 km langen Bahn, nämlich 88,51 pCt. des beförderten Gewichtes, sich aus Gütern des Spezialtarifs III (Braunkohlen) zusammensetzte.

Ein besonderer Abschnitt ist wiederum dem Kohlenverkehr gewidmet. Das Gewicht der auf den Staatsbahnen im Jahre 1884 beförderten Stein- und Braunkohlen belief sich auf 5 428 256 t (gegen das Vorjahr mehr 0,47 pCt.) mit 369 656 245 tkm (gegen das Vorjahr weniger 0,48 pCt.).

Von dem Gesammtgewicht des Güterverkehrs der Staatsbahnen entfielen auf die Kohlen 48,82 pCt. (im Vorjahre 50,05 pCt.), darunter 27,75 pCt. auf die Steinkohlen aus Sachsen und 16,55 pCt. auf die Braunkohlen aus Böhmen. Von den Tonnenkilometern des gesammten Güterverkehrs kamen 44,77 pCt. (gegen 45,38 pCt. im Vorjahre) auf die Kohlen.

Von dem Gesammtgewicht der auf den Sächsischen Bahnen mit Einschluss der Privatbahnen beförderten Kohlen von 1 167 856 Ladungen oder 5 839 280 t verblieben 75,71 pCt. auf den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen, während 24,29 pCt. nach fremden Bahnen weitergingen.

Nach Gattung und Herkunft vertheilt sich dieses Gesammtquantum in folgender Weise:

	Wagenladungen	durchschnittlich pro Tag
Steinkohlen aus Sachsen	617 169	1 686
„ „ Schlesien	33 489	91
„ „ Böhmen	1 840	5
„ „ Westfalen	4 795	13
Braunkohlen aus Böhmen	368 384	1 007
„ „ Sachsen-Altenburg .	137 126	375
„ „ Sachsen	4 582	13
„ „ Preussen und Thüringen . . .	471	1
in Summa	1 167 856	3 191

Von der Gesammtlast kamen auf Steinkohlen 56,28 (im Vorjahre 57,05) pCt. und auf Braunkohlen 43,72 (im Vorjahre 42,95) pCt.

Im ganzen ist der Kohlenverkehr gegen das Vorjahr um 19 742 Ladungen = 1,72 pCt. gewachsen. An dieser Zunahme war der Steinkohlenverkehr mit 0,35 pCt., der Braunkohlenverkehr aber mit 3,54 pCt. betheiligt.

Aus den drei Sächsischen Steinkohlen-Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden wurden im ganzen 3 085 845 t (0,21 pCt. weniger als im Vorjahre) auf den Sächsischen Staatsbahnen befördert. Die Abnahme betraf Zwickau mit 0,79 pCt. und Dresden mit 4,51 pCt., während die Abfuhr von Lugau-Oelsnitz um 2,92 pCt. zugenommen hat.

Von diesen Sächsischen Steinkohlen verblieben 486 983 Wagenladungen à 5 t auf den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen, 48 564 Wagenladungen gingen nach Preussischen Bahnen, 2 962 dergl. nach der Weimar-Geraer, 616 nach der Nordhausen-Erfurter, 5 170 nach der Saalbahn, 8 757 nach Werrabahn, 1 946 nach sonstigen Nord- und Mitteldeutschen Bahnen, 60 373 nach Bayern, 388 nach sonstigen Süddeutschen Bahnen und 1 410 nach Oesterreichischen Bahnen.

VI. Finanzielle Ergebnisse.

Das Hauptsächlichste hierüber, soweit es die Staatsbahnen allein mit Ausschluss der mitverwalteten Privatbahnen betrifft, ist bereits in No. 54 dieses Blattes vom 15. Juli d. J. S. 684 ff. mitgetheilt. Wir wiederholen nur, dass der Ueberschuss sich

auf 27 124 277,71 ℳ

stellt und zu einer Verzinsung des mittleren Anlagekapitals von 4,571 pCt. (im Vorjahre 4,932 pCt.) und des verwendeten Baukapitals von 4,201 pCt. geführt hat. Von den Brutto-Betriebseinnahme betrug der Ueberschuss 40,766 pCt. (im Vorjahre 43,180 pCt.).

Die finanziellen Ergebnisse der Privatbahnen waren folgende:

	Altenburg-Zeitzer Bahn	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	Zittau-Reichenberger Bahn
Gesammteinnahme . . ℳ	921 898,05	547 743,04	714 380,99
Einnahme durchschnittlich pro Kilometer Bahn „	36 467	19 682	26 846
Gesammtsausgabe . . „	428 544,32	276 193,62	560 178,40
Ausgabe durchschnittlich pro Kilometer Bahn „	16 952	9 924	21 051
die Ausgaben betrugen in Prozenten d. Bruttoeinnahme . . . pCt.	46,485	50,424	78,415

Der Ueberschussbetrag M.	493 353,73	271 549,42	154 202,59
Der Ueberschussbetrag in Prozenten des Gesammt-Anlage- resp. Aktienkapitals . . pCt.	12,003	6,963	1,371
in Prozenten des Baukapitals . . „	8,109	5,036	1,416
durchschnittlich pro Kilometer Bahn . . . . M.	19 515	9 758	5 795

Im Vorjahre stellte sich die Verzinsung des Anlage- resp. Aktienkapitals bei Altenburg-Zeitz auf 12,438 pCt., bei Gaschwitz-Meuselwitz auf 6,924 pCt. und bei Zittau-Reichenberg auf 1,209 pCt.

VII. Unglücksfälle.

An Betriebsunfällen kamen drei Entgleisungen einzelner Wagen und ein Zusammenstoss zweier Züge vor. Von den Reisenden wurde aber niemand beschädigt, wohl aber wurden 3 Bahnbedienstete getödtet und ebensoviel verletzt. Ausserdem erlitten durch eigenes Verschulden 1 Reisender, 7 Bahnbedienstete und 3 am Transport unbetheiligte dritte Personen Verletzungen, während 24 Bahnbedienstete und 11 dritte Personen getödtet wurden. Unter den letzteren befanden sich 10 Selbstmörder.

VIII. Beamtenetat.

Die Zahl der Beamten belief sich Ende 1884 auf 8 825 gegen 8 569 im Vorjahre. (Die Zahl der Arbeiter stellt sich auf ca. 15 900.)

Von den Beamten kamen

auf die allgemeine Verwaltung	332 =	3,76 pCt.
„ „ Bahnunterhaltung	2 117 =	23,99 „
„ „ Transportverwaltung	6 188 =	70,12 „
darunter auf den Stationsdienst		36,78 pCt.
„ „ Telegraphendienst		0,26 „
„ „ Fahr- und Maschinendienst		33,08 „
„ „ Maschinenverwaltung	179 =	2,03 pCt.
„ „ unter der Generaldirektion stehenden Bauten	9 =	0,10 „
Summa	8 825 u. s.	

Auf jeden Beamten der Bahnunterhaltung kamen durchschnittlich 1,983 km Gleislänge, auf jeden Beamten des exekutiven Maschinendienstes 20 451 Lokomotiv- und Rangirkm und endlich auf jeden Beamten des Zugbegleitungs-Personals 379 901 Wagenachskilometer.

Von den Beamten der Stationen und Haltestellen kommen durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahn 1,4 und auf jede Station 14,56 Mann.

Ueber die Beamten-Unterstützungskasse ist das wissenswertheste bereits in No. 66 dieser Zeitung vom 26. August d. J. S. 820 mitgetheilt. Zur Ergänzung ist nur noch zu bemerken, dass während des Jahres 1884 aus dieser Kasse 668 Beamte, 1 559 Wittwen und 1 562 Kinder Unterstützungen im Gesammtbetrage von 744 127,29 M. ausgezahlt erhielten.

Aus Sachsen.

Rechtsfahren auf der Leipzig-Riesa-Dresdener Linie.

Nachdem auf der Theilstrecke Leipzig-Riesa bereits seit dem 6. Oktober 1884 rechts gefahren wird, soll vom 21. September d. J. ab nunmehr auch auf der Reststrecke Riesa-Dresden-Neustadt und sonach auf der ganzen alten Leipzig-Dresdener Linie rechts gefahren werden. Da auf der Station Pristewitz in der Zeit zwischen der Abfahrt des letzten links fahrenden und der Einfahrt des ersten rechts fahrenden Zuges an beiden Stationsenden Gleisschwenkungen auszuführen sind, haben sich zur Gewinnung der nöthigen Zwischenpause besondere Zugsdispositionen nöthig gemacht.

Neue Haltestellen.

Am 1. Oktober d. J. sollen vier neue Personenhaltestellen eröffnet werden, und zwar zwei dergleichen, Ursprung und Kirchberg, an der Linie Höhlteich-Wüstenbrand, zwischen Lugau und Wüstenbrand, eine weitere Niederlössnitz an der Chemnitz-Aue-Adorfer Linie zwischen Lössnitz und Aue und endlich an der Linie Mehltheuer-Weida zwischen Mehltheuer und Pausa die Haltestelle Bernsgrün. Letztere Haltestelle liegt im Fürstenthum Reuss (ältere Linie) und verursacht nicht unerhebliche Betriebserschwernisse. Sie verdankt ihre Entstehung lediglich den dringenden Anträgen der Fürstlich Reussischen Landesregierung in Greiz.

In Ursprung und Kirchberg soll der Billetverkauf durch Privatpersonen, für Bernsgrün aber durch die Zugführer bewirkt werden.

Schmalspurige Sekundärbahnen. Umsetzkästen, Rollschemel.

Der Umstand, dass die jederzeit aufhältliche und kostspielige Umladung der Güter, welche von den schmalspurigen Bahnen auf die normalspurigen übergehen sollen, bei zerbrechlichen Artikeln, wie Glas, Töpferwaaren etc., wenn sie in Wagenladungen versendet werden, mit ausserordentlichem Zeitaufwand und regelmässig empfindlichen Verlusten durch Bruch verbunden ist, hat naturgemäss dazu geführt, Transportmittel zu konstruiren, welche die Beförderung solcher Wagenladungen auf Bahnen mit verschiedener Spurweite ohne Umladung gestatten. So hat die Sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung — wenn wir nicht irren, nach Vorgängen auf Amerikanischen Bahnen — zunächst sogenannte Umsetzkästen herstellen lassen, d. h. einfache Wagenkästen von 10 000 kg Tragkraft, ohne eigenes Untergestelle, welche sowohl auf normalspurige wie auch auf schmalspurige Untergestelle aufgesetzt werden können. Die Untergestelle bestehen aus je einem Paare einfacher zweiachsiger Wagen nach Art der Langholzwagen, und haben in der Mitte eine Oeffnung zum Einlassen der an der unteren Seite der Umsetzkästen befindlichen 2 Bolzen. Die Hauptschwierigkeit besteht hier darin, dass die schweren Kästen bis zu einer gewissen Höhe gehoben werden müssen, um die Umwechselung der Untergestelle zu gestatten. Es muss also auf der Uebergangsstation jedenfalls ein besonders leistungsfähiger Krahn aufgestellt werden.

Im Bereiche der Sächsischen Staatsbahnen sind solche Umsetzkästen bisher nur für den Transport der Schmalspurbahn Klotzsche-Königsbrück zur Anwendung gekommen, und zwar ist bisher ein offener und ein bedeckter Kasten hergestellt, für welche 2 Paar schmalspurige und 2 Paar normalspurige Untergestelle eingerichtet sind. Der Krahn auf der Umladestation Klotzsche hat im ganzen 5 717 M. 49 ₰ gekostet und ist derart konstruirt, dass die Kästen zunächst gehoben und sodann vermittelst Laufwinden seitwärts nach dem parallel laufenden Gleise der anderen Spur fortbewegt werden. Natürlich erfordert diese Manipulation, so rasch sie vor sich geht, doch immerhin die Verwendung zahlreicherer Arbeitskräfte. Im übrigen aber haben sich diese Umsetzkästen bisher, so viel wir wissen, vollständig bewährt. Sie sind seit Eröffnung der Klotzsche-Königsbrücker Bahn, d. i. seit Oktober vorigen Jahres, in Benutzung.

Auf derselben Linie wird weiter noch ein Versuch mit sogenannten Rollschemeln (Transporteure oder Rollböcke) gemacht. Diese Rollschemel sind nach dem Langbein'schen System von der Wagenfabrik von Noell in Würzburg hergestellt und kosten das Paar 2 060 M. ausser 170 M. für 2 Steifkuppelungen. Zunächst ist nur ein Paar solcher Rollschemel und zwar seit Ende Juli d. J. in Gebrauch. Die Schemel bestehen aus ganz niedrigen mit 2 schmalspurigen Achsen versehenen Gestellen, auf welche die Normalspurwagen, welche auf die Schmalspurbahn übergehen sollen, gefahren und befestigt werden. Es geschieht dies auf ineinandergelegten Normal- und Schmalspurgleisen mit gleichen Mittellinien, aber verschiedener Höhe — das normalspurige Gleis ist natürlich das höhere — leicht und mit Verwendung von nur wenig Arbeitskräften. Letzteres ist ein Vorzug gegenüber den Umsetzkästen. Andererseits bringen die Rollschemel den Nachtheil mit sich, dass sie die todte Last für die Schmalspurbahn bedeutend erhöhen, da zu dem vollen Gewicht des Normalspurwagens noch das nicht unerhebliche Gewicht der Schemel (1 645 kg) hinzutritt. Es setzt dies eine besonders solide Bauart der Schmalspurbahn voraus. Unzuträglichkeiten irgend welcher Art haben sich aber, wenn wir recht unterrichtet sind, bisher auch aus der Verwendung dieser Transportmittel nicht ergeben. Es versteht sich übrigens von selbst, dass sowohl die Umsetzkästen als auch die Rollschemel nur auf Schmalspurbahnen mit entsprechendem Normalprofil benutzt werden können.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Handelskammern pro 1884.

3. Posen.

Die Folgen der schlechten Ernte des Jahres 1883 zogen in der ersten Hälfte des vergangenen Jahres und die bedeutend zurückgehenden Preise fast aller Feldfrüchte in der zweiten Hälfte des Jahres unverkennbar eine Lähmung der gesammten Erwerbsthätigkeit nach sich, so dass, da in der Provinz Posen mehr als anderwärts die Landwirthschaft auf alle Verhältnisse eine starke Einwirkung hat, das Wirthschaftsjahr 1884 nicht als günstig zu bezeichnen ist.

Als eine ihrer wichtigsten Aufgaben, um diesen Uebelständen entgegenzuwirken, erachtete die Handelskammer das Streben nach Ermässigung namentlich der Getreidefrachtsätze; auch sei der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten den dahin zielenden Wünschen der Handelskammer bereits näher getreten.

Hauptsächlich richten sich diese Wünsche auf Herabsetzung der Sätze für Getreide auf den Linien der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau auf die Höhe derjenigen Sätze, wie sie im Direktionsbezirk Bromberg bestehen.

Kaum minder lebhaft sind die Bestrebungen nach Ermässigung der Frachtsätze für Getreide im Verkehr nach Mitteldeutschland, eine Massregel, durch die man das durch den billigen Wasserweg auf der Elbe begünstigte Russische und Amerikanische Getreide aus den ehemals fast ausschliesslich beherrschten Absatzgebieten, Sachsen und überhaupt Mitteldeutschland, wieder zu verdrängen hofft.

Hatte man ferner schon bedauert, dass verschiedene Bedenken verhinderten, die für den zur Ausfuhr zur See über Hamburg kommenden Spiritus bewilligten Ausnahmesätze nicht auch für den nach Hamburg als Endziel zum Versand gelangenden Spiritus zu gewähren, so erschien es der Handelskammer um so dringlicher, die für die Spiritusausfuhr, sofern sie über die Landgrenze geht, eingetretene Frachtherabsetzung derselben auch zu Gute kommen zu lassen, wenn sie sich des Seewegs bedient, um nicht die Absatzgebiete in Spanien, einem Theile Frankreichs, England und einigen anderen Verbrauchsländern zu verlieren.

Andererseits wünscht man zur Förderung der Einfuhr von Eisen und Eisenwaaren für dieselben Frachtermässigungen bezw. Ausnahmesätze für den Verkehr mit Schlesien und dem Rheinisch-Westfälischen Gebiete, um nicht in den bisher von dem Eisenhandel Posens beherrschten Städten völlig von Thorn und Bromberg, gegen die Posen hinsichtlich der Frachtsätze zurückgesetzt sei, überflügelt zu werden.

Die Frage des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, ob die Beseitigung des Frachtzuschlags für sperrige Güter dringend wünschenswerth sei, die mehrere andere Handelskammern verneinten, glaubte die Handelskammer zu Posen bejahen zu müssen, doch nur unter der Voraussetzung, dass eine entsprechende Erhöhung der Frachtsätze für Wagenladungs- oder sonstige Güter nicht damit verknüpft sei.

Schliesslich gedenken wir noch des Wunsches der Handelskammer, die den Besitzern von Bassinwagen für Spiritusbeförderung hieraus erwachsenden Vortheile durch Anschaffung solcher Wagen seitens der Bahnverwaltung zu verallgemeinern und dieselben dadurch auch kleineren Geschäften, denen die eigene Anschaffung solcher Wagen nicht möglich ist, zu Gute kommen zu lassen. Obwohl die Mehrausgabe — so meint die Handelskammer — durch die längere Haltbarkeit aufgewogen würde, so könne ja eine besondere Vergütigung in Form eines mässigen Frachtaufschlages für Gestellung von Bassinwagen erhoben werden.

Niederländische Telegraphen.

Die Niederländischen Reichs-Telegraphenlinien haben seit 1852 bis Ende 1884 an Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zusammen einen Aufwand von 27 477 815 fl. verursacht. Die Gesammteinnahmen seit 1882 bis Ende 1884 betrugen 18 594 794 fl.

Am 1. Januar 1885 betrug die ganze Länge der Reichs-Telegraphenlinien 4 541,5 km, wovon 2 578,1 km längs den Eisenbahnen führen, und diejenige der Drähte 16 509,8 km gegen 15 714,8 km in 1884.

In 1884 sind für den Verkehr eröffnet 36 Reichs-Telegraphenbüreaus, wovon 23 für den Telephondienst eingerichtet sind, 14 Eisenbahn-Telegraphenbüreaus und 3 Telegraphenbureaus von dortigen Privatunternehmungen. — Am 1. Januar 1885 waren vorhanden 288 Reichs-Telegraphenbüreaus mit 32 Hilfsbüreaus und 274 Telegraphenbüreaus von Privatunternehmungen. — Bei 227 Reichsbüreaus und 14 Hilfsbüreaus ist der Post- und Telegraphendient vereinigt und 42 Reichsbüreaus sind für den Telephondienst eingerichtet. — Bei den Reichsbüreaus waren am Ende 1884 in Betrieb 528 Morse-, 45 Hughes- und 2 Meyer-Apparate, nebst 101 Telephonen.

Die Länge der vorhandenen unterirdischen Telegraphenlinien betrug am 1. Januar 1885 120 km und diejenige der unterseeischen Linien 170 km.

Der Verkehr auf den Reichslinien beziffert sich in 1884 auf 3 320 869 Depeschen. Die Einnahmen betrugen 1 041 510 fl. Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert: Niederländische Staatsbahn 134 305, Holländische Eisenbahn 71 159, Niederländische Rheinbahn 45 730, Niederländische Centralbahn 7 889, Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahn 6 109, Belgische Centralbahn 3 833, Eisenbahn von Gent nach Neuzen 3 302, Eisenbahn von Mecheln nach Neuzen 1 028, Linksrheinische Eisenbahn (Nymegen-Preussische Grenze) 674, Haarlem-Zandvoort Eisenbahn 5 135. Durch sonstige Privatunternehmungen wurden überdies noch 62 529 Depeschen befördert.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von **Hermann Claudius.**

3. Von Albany nach Saratoga.

Der Bahnhof der Delaware und Hudson Kanalbahn ist sehr klein und unscheinbar; allerdings könnte er des schmalen Raumes am Flussufer halber nicht wohl breiter angelegt werden, etwas mehr Eleganz wäre aber doch leicht anzubringen. Auf der genannten Bahn reisen aller Wahrscheinlichkeit nach im Sommer mehr Vergnügungsreisende als Geschäftsleute, und es ist doch sonst Brauch, Reisenden, welche die freie Wahl haben, ihr Geld da oder dort auszugeben, mehr Komfort zu bieten als jenen, welche nicht wählen können.

Von diesem Bahnhofe aus reist man nach Saratoga und zu den berühmten Seen „Lake George“ und „Lake Champlain“; weiter nördlich liegt Montreal.

Der Zug ging 1.15 N. ab. In North Albany kann man aus dem Waggon in einen jeden Hafen des Erie Kanals hineinblicken; ich bemerkte nur sehr wenig Kanalboote darin. Der Verkehr auf dem Kanale wird durch die mächtige Konkurrenz der Eisenbahnen schwer geschädigt, es mag vielen Spekulanten häufig zu lange dauern, den Weizen auf der Wasserstrasse befördern zu lassen, deshalb wählen sie die Bahnen, welche sehr niedrige Tarifsätze berechnen.

Kaum waren wir einige Englische Meilen weit gefahren, so bedeckte uns bereits Kohlenstaub von der Lokomotive. Es wird allgemein behauptet, dass nur die Pennsylvaniabahn Rücksicht auf die Reisenden nimmt und ihre Personenzuglokomotiven ausschliesslich mit Anthracit heizen lässt. Während einiger Monate, wahrscheinlich infolge eines Strikes, heizte man jedoch auch auf der Pennsylvaniabahn mit „Weichkohle“.

Die Gegend wird hinter den Kanalhäfen sehr schön. Gegenüber der Station West Troy liegt Troy auf dem Ost- (linken) Ufer des Hudson Rivers. Die Stadt ist, gleich Albany, auf einer sanften Berglehne erbaut und sieht von fern ganz reizend aus.

In der Station Cohoes übersetzt die Bahn den Mohawk River, den bedeutendsten Zufluss zum Hudson River; es schien mir, als sei der Zufluss grösser als der Hauptstrom, was ja auch mit Inn und Donau der Fall ist.

Eine schöne grosse eiserne Brücke für den Eisenbahnverkehr und eine zweite eiserne Brücke für gewöhnliches Fuhrwerk führen über den Fluss. Die Eisenbahnbrücke ist 900′ lang. Im Orte Cohoes und weiter nach Westen zu befinden sich in allem 18 Schleusen, durch welche die Kanalboote gehoben oder gesenkt werden können. Einige der Schleusen kann man vom Eisenbahnzuge aus sehen. Gegen Osten erblickt man den Hudson River, in welchen sich, garnicht weit von Cohoes, der Mohawk River ergiesst.

Im Zuge trieb sich unaufhörlich ein „Trainboy“ herum, welcher stets mit einem neuen Artikel auftrat; einmal brachte er Zeitungen, dann Obst, später Photographien oder Albums von Albany, Saratoga, Lake George u. s. w. Diese Trainboys gehören meist der grossen „Newspaper-Association“ an und dienen zugleich als Detektives. So wurde unlängst ein Mörder durch einen Trainboy im Staate New Jersey bei Patterson, wenn ich nicht irre, beargwohnt und richtig erwischt. Die „Boys“ tragen Uniformen und sind recht „smart“.

Station „Round Lake“ liegt sehr schön in einem Haine; unfern des Bahnhofes steht das grosse Round Lake Hôtel, jedenfalls für Kurgäste bestimmt, denn überall gibt es hier Heilquellen, auch Lithium führende.

Station Ballston erreichten wir 2.30 N. Dortselbst muss viel Gerberei getrieben werden, denn ein grosser Theil der Landschaft wurde durch jene röthlich schimmernden mit Hemlock gegerbten Felle geziert. Ballston ist Knotenpunkt der Bahn; der Theil, auf welchem wir uns befanden, heisst Saratoga and Champlain Division; von Ballston nach Südwest führt ein Theil der Susquehanna Division, deren Hauptast von Albany über Quaker Street (wo der Theil von Ballston via Schenectady hinzutritt), nach Binghampton, Newyork, abzweigt. Der Ort selbst wird Ballston Spa genannt und es gibt daselbst ebenfalls mehrere Mineralquellen, vornehmlich artesische Lithiumbrunnen.

Hinter Ballston werden gegen Norden die Adirondak Mountains sichtbar. Um 2.45 N., also nach einer Bruttofahrzeit von 1 Stunde 30 Minuten, langte der Zug in Saratoga an.

(Fortsetzung folgt.)

Kartenwerke.

Eisenbahn- und Weltzeitkarte Mitteleuropas, herausgegeben von E. Plechawski, Offizial der K. K. Galizischen Carl-Ludwigbahn. Aequatorialmassstab (1° = 4 cm) 1 : 2,782.

Herr E. Plechawski hat gemäss seinem System der Weltzeitberechnung vier Blätter Eisenbahn- und Weltzeitkarte von Mitteleuropa herausgegeben. Die Karte ist nach Greenwich als dem zum Ausgangspunkt der Weltzeitzählung bereits vereinbarten Meridiane erstellt und ist dieselbe durch feine, die Meridiane andeutende, Linien in schmale Streifen getheilt. Zwischen je 2 solcher Meridiane besteht eine Zeitdifferenz von 4 Minuten. Bei der Längengradbezeichnung findet man in Klammern die Ziffer beigefügt, welche die Anzahl von Minuten angibt welche von der jeweiligen Ortszeit stets in Abzug gebracht werden muss, um die Weltzeit zu erhalten. Die Karte zeichnet sich durch klare Uebersichtlichkeit und schöne Ausstattung, sowie dadurch vortheilhaft aus, dass in dieselbe das Eisenbahnnetz Mitteleuropas sorgfältig eingetragen ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird die Neubaustrecke **Eichicht-Probstzella-Bayerische Landesgrenze** mit den Zwischenstationen Unterloquitz, Marktgölitz, Probstzella und Anschluss in Eichicht an die Gera-Eichichter Linie, in Probstzella-Bayerische Landesgrenze an die mit gleichem Tage zur Betriebseröffnung kommende neue Bayerische Bahnstrecke nach Stockheim für den Personen-, Gepäck-, und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Die Strecke Eichicht-Probstzella wird mit dem Tage der Eröffnung dem zur unterzeichneten Verwaltung gehörigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Weissenfels unterstellt. Für dieselbe treten die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements und des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie der Lokaltarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in Gültigkeit.

Tarif und Fahrplan für die neue Strecke werden besonders publizirt.

Erfurt, den 21. September 1885. (1979)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die an der Linie Zákány-Zágráb zwischen der Station Zákány und der Haltestelle Drnje gelegene neu errichtete Station Drnje-drávapart ist — nach einer Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen — am 9. d. Mts. für Wagenladungen solcher Güter, welche unbedeckt im Freien lagern können, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Berlin, den 19. September 1885. (1980)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Vom 1. Oktober 1885 ab wird der bisherige Personen-Haltepunkt **Mischke** für **den gesammten Personen-, Gepäck-, Güter-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr** mit der Einschränkung **eröffnet**, dass schwer wiegende Fahrzeuge daselbst nicht verladen werden können, da eine feste Laderampe nicht vorhanden ist.

Näheres ist auf sämmtlichen Stationen zu erfahren. (1981 J)

Bromberg, den 14. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Fahrplanbekanntmachungen.

Fahrplan der Eutin-Lübecker Eisenbahn gültig vom 1. Oktober 1885 an.

	Mrg. U. M.	Vm. U. M.	Nm. U. M.	Ab. U. M.		Mrg U. M.	Vm. U. M.	Nm. U. M.	Ab. U. M.
Lübeck . Abf.	8.30	11.30	3.55	8.40	Eutin . . Abf.	5.50	9.55	2.15	6.25
Schwartau . . .	8.40	11.40	4. 6	8 50	Ottendorf	6. 4	—	2.30	6.38
Pansdorf	8.50	11 55	4.17	9. 5	Gleschendorf . .	6.13	10.13	2.40	6.45
Gleschendorf . .	9. 5	12.10	4.28	9.25	Pansdorf	6.24	10 24	2.55	6.55
Ottendorf . .	9.10	12.20	—	9.30	Schwartau . . .	6 38	10.35	3.10	7 10
Eutin . . Ank.	9.25	12.35	4.45	9.45	Lübeck . Ank.	6.50	10 45	3.20	7.20

Lübeck, den 17. September 1885. (1982 H&V)
Der Verwaltungsrath.

III. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn Direktion zu Breslau wird vom 1. Oktober d. J. ab die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, sofern sie zu einem bestimmten Personenzuge (mit Transportschein) oder als Eilgut (mit Eilgutfrachtbrief) aufgegeben werden, sowie von lebenden Thieren auf Station Breslau (O. S.) der Eilgut-Expedition zu Breslau übertragen werden. (1983)

Berlin, den 21. September 1885.
Die geschäftsführende Direktion.
Reitzenstein.

Zu dem vom 15. November 1881 ab gültigen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen im direkten Verkehr zwischen Stationen der **Wittenberge-Perleberger Eisenbahn einerseits** und Stationen der **Berlin-Hamburger Eisenbahn andererseits** via Wittenberge tritt am 20. September cr., und, soweit Erhöhungen eintreten, am 5. November cr. der Nachtrag 1 in Kraft, welcher neben einer Aenderung des Vorworts zum Tarif Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften, sowie Frachtsätze für den direkten Verkehr zwischen Hamburg B. und Berlin B. L. einerseits und Stationen der Prignitzer Eisenbahn andererseits enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind von den betheiligten Expeditionen zu beziehen.

Altona, den 17. September 1885. (1984)
Königliche Eisenbahn-Direktion.
Betriebs-Verwaltung der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn in Berlin.

Am 1. Oktober d. J. tritt der VII. Nachtrag zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Magdeburg vom 1. April 1883 in Kraft.

Derselbe enthält niedrigere Entfernungen für die Station Ballenstedt des Direktionsbezirks Magdeburg sowie Entfernungen für die in den Tarif aufgenommenen Stationen Gernrode a/H. und Suderode desselben Direktionsbezirks.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen der Verbandsverwaltungen zu haben. (1985)

Elberfeld, den 17. September 1885.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Für den Transport frischer und gedörrter Pflaumen von den Stationen Apolda, Crossen a./E., Erfurt Th., Grossheringen, Kösen, Leipzig Berliner Eilb. und Thür. Bbf., Merseburg, Naumburg, Stadtsulza, Weimar Th. und Zeitz Th. nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen ist mit Gültigkeit bis 30. September 1886 ein Ausnahmetarif eingeführt worden. Näheres hierüber theilen die Expeditionsstellen auf den genannten Stationen mit.

Erfurt, den 17. September 1885. (1986)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1885 neuen Stils tritt der zweiundzwanzigste Nachtrag zum Gütertarif des **Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes** vom 1. Januar 1880 neuen Stils (2. Ausgabe) in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife Aa., B., Ca. und D. im Verkehr von den Stationen der Moskau-Kursker Eisenbahn und von Orel der Orel-Witebsker Eisenbahn nach Deutschen Stationen,
2. Anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs Aa. für Getreide etc. und des Ausnahmetarifs B. für Kleie und Oelkuchen zum überseeischen Export im Verkehr von den Stationen der Moskau-Kursker Eisenbahn und von Station Orel der Orel-Witebsker Eisenbahn nach Königsberg i./Pr. und Danzig und
3. Erhöhung einzelner Frachtsätze des Ausnahmetarifs XVII. für leere gebrauchte Säcke.

Exemplare des oben bezeichneten zweiundzwanzigsten Tarifnachtrages können von den Verband-Stationen bezogen werden. (1987 J)

Bromberg, den 15. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. November cr. kommen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** die direkten Frachtsätze für den Verkehr zwischen verschiedenen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und der Station Eberbach der Badischen Staatsbahn sowie den Stationen Bensheim und Darmstadt der Main-Neckarbahn andererseits zur Aufhebung. Die Verbands-Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 15. September 1885. (1988)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Bei **Getreidetransporten** von Stationen der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn laut Nachtrag III des Tarifheftes No. 1 im Deutsch-Polnischen Verbande, gültig vom 1. März 1885, wird, falls die Verladung vom Versender bewirkt wird, die Fracht pro 10 000 kg im Kartirungswege um 2 Rubel 12 Kopeken ermässigt.

Bromberg, den 14. September 1885. (1989 J)
Königl. Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Holsteinische Marschbahn. Zu unserm **Lokal-Gütertarif** ist mit sofortiger Gültigkeit ein Nachtrag III erschienen, enthaltend Ermässigung der Deckenmiethe für Stroh- und dergleichen Ladungen.

Alle Expeditionen ertheilen Auskunft.

Glückstadt, den 14. September 1885.
Die Direktion. (1990)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Badischen Bahn einerseits und Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn, andererseits vom 1. Dezember 1881 sammt Nachträgen wird mit Wirkung vom 1. November l. J. durch einen neuen Tarif ersetzt, durch welchen theils Erhöhungen, theils Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze eintreten werden.

Der neue Tarif ist durch unsere Güterstationen zum Preise von 50 ₰ zu beziehen.

Karlsruhe, den 16. September 1885.
Generaldirektion. (1991)

Ostpreussische Südbahn. Die bis 1./13. September cr. gültigen Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Ekaterinenbahn, sowie von den via Snamenka-Fastow instradirenden Stationen der Charkow-Nikolajew Bahn und die Frachtsätze für die Beförderung von Mehl etc. von Snamenka tr. nach Königsberg etc. werden bis 1./13. Januar 1886 verlängert. An Stelle der Getreidefrachtsätze von Stationen der Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Moskau-Kursk Bahn und den via Woroschba-Kiew instradirenden Stationen der Charkow-Nicolajew Bahn treten vom 1./13. September cr. neue Frachtsätze in Kraft. Tarifexemplare sind nach einigen Tagen auf unseren Güterexpeditionen

à 10 ₰ käuflich zu haben, indessen ertheilt unser Tarifbüreau über die Höhe der Frachtsätze Auskunft.

Die Direktion. (1992)

Am 1. November d. Js. treten zu den Heften 1, 3, 4 und 5 des **Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** und zu dem Tarife für den **Nassau - Elsass - Lothringischen Güterverkehr** Nachträge in Gültigkeit, welche erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Altkirch, Alt-Münsterol Station und Grenze, Dammerkirch und Illfurt (soweit deren Gleichstellung mit den Sätzen für Basel stattgefunden) sowie für Stieringen - Wendel enthalten. Die Nachträge sind von dem genannten Tage ab bei den Expeditionen zu beziehen. Auskunft ertheilt das Tarifbüreau. (1993)

Strassburg, den 18. September 1885.
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der durch Publikation vom 25. v. Mts. eingeführte Frachtsatz für **Steintransporte ab Hassfurt** nach Frankfurt a/M.-Taunusbahnhof von 0,40 ℳ pro 100 kg erhöht sich vom 1. November ab auf 0,41 ℳ.

Frankfurt a/M., den 15. September 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M. (1994)

Main-Neckar-Eisenbahn. Am 1. November l. J. treten die für den Getreideverkehr mit Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft bestehenden Ausnahmetarife No. II und XI A vom 1. August 1883 ausser Wirksamkeit und werden durch neue Tarife vorerst nicht ersetzt. (1995)

Darmstadt, den 18. September 1885.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Am 10. Oktober d. Js. kommt für den **Transport von Pflaumen gedörrte, Pflaumenmus (Powidl, Lequar) und Obst, getrocknet,** in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Wien, Floridsdorf, Stadlau, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf und Klosterneuburg nach Berlin im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Heft 2 ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz von 3,70 ℳ pro 100 kg mit Gültigkeit bis Ende dieses Jahres zur Einführung.

Breslau, den 16. September 1885. (1996)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 15. Oktober cr. neuen Stils trifft zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Verband-Gütertarifs vom 1. Januar 1883 neuen Stils der einundzwanzigste Nachtrag in Kraft, welcher enthält:

1. ermässigte Frachtsätze für Flachs etc. im Verkehr von Beschetzk, Rodionowo, Rybinsk, Ssawelino und Wolga, Stationen der Rybinsk-Bologoje Eisenbahn;
2. neue Frachtsätze für Hanf im Verkehr von St. Petersburg;
3. neue Frachtsätze für Eier etc. im Verkehr von Beschetzk, Rodionowo, Rybinsk und Ssawelino;
4. Aufnahme der Stationen St. Petersburg (St. P. W. E.) Rybinsk und Twer in die Ausnahme-Tarife Aa., B., Ca., und D. für Getreide etc. (1997 J)

Exemplare des obigen Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 14. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Süddeutschen Verbandsverkehre gelangt mit Gültigkeit vom 24. ds. Mts. ein provisorischer Ausnahmetarif für Obst, frisches und getrocknetes, in Ladungen von 10 000 kg von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der Ungarischen Westbahn nach Stationen der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen, der K. Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. und Köln (linksrh.), der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Main-Neckarbahn zur Einführung, wodurch die im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze ausser Kraft treten.

Derselbe kann, soweit der Vorrath reicht, bei den obengenannten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 18. September 1885. (1998)
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten
Betriebs-Abtheilung.

Mit der voraussichtlich am 1. Oktober d. Js. stattfindenden Eröffnung der Strecke Eichicht-Stockheim wird für die **Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie von einzelnen Pferden** zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Berlin, Magdeburg, Altona, Hannover, Erfurt, Frankfurt a/M., sowie der Braunschweigischen, Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft treten.

Durch denselben gelangen zur Aufhebung:

a) der Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen (exkl. von Pferden) zwischen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Halle, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg und Berlin (Anh. Bhf.) andererseits vom 15. April 1879 nebst Nachträgen;
b) der Schlesisch-Norddeutsche Verbandstarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen Verbandsstationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und nördlichen Verbandsstationen andererseits vom 1. April 1885;
c) der Tarif für die Beförderung von Pferden zwischen München (Centralbahnhof) einerseits und Berlin (Anh. Bhf.) und Leipzig (Bayer. Bhf.) andererseits via Wiesau Hof-Reichenbach i/V. vom 10. August 1882.

Exemplare des neuen Tarifs sind von den betheiligten Expeditionen zum Preise von 1,00 ℳ pro Stück zu beziehen.

Erfurt, den 18. September 1885. (1999)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 und zu dem vom 1. Mai 1884 ab gültigen Anhange zum erwähnten Gütertarife sind die am 1. Oktober cr. in Kraft tretenden Nachträge No. 8 bezw. No. 3 herausgegeben, welche Einbeziehung neuer Verbandstationen enthalten. Die Nachträge sind bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Am 10. November cr. werden die im obigen Verbande bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Eisenerz etc. für den Verkehr zwischen Blankenburg i/H. einerseits und Rheinisch - Westfälischen Stationen andererseits, sowie für den Verkehr zwischen Leipzig einer- und den Stationen Rothe Erde, Stolberg und Georgs-Marienhütte andererseits aufgehoben.

An Stelle dieser Ausnahmefrachtsätze kommen die Frachten nach dem Spezialtarif III zur Erhebung.

Hannover, den 15. September 1885. (2000)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Südwestrussischer Verkehr via Wolocrysk und via Radziwilów. Mit 23. September a./5. Oktober n. St. 1885 tritt ein Spezialtarif für den Transport von Holz von Galizien nach Russland in Kraft.

Exemplare desselben sind im kommerziellen Büreau der Betriebs-Direktion in Lemberg und im Oekonomate in Wien zu beziehen. (2001)

Wien, den 19. September 1885.
Die General-Direktion der K. K. priv.
Galiz. Carl Ludwig-Bahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Talkerde-Transporte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Gleisdorf (Ung. Westbahn)	1,86 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Gleisdorf (Ung. Westbahn)	2,14 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive (10) zehn Pfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 19. September 1885. (2002)

K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Oktober l. J. tritt zum **Bromberg - Sächsischen Verbandstarif** der Nachtrag II in Kraft, welcher neue, theils abgeänderte diverse Frachtsätze nebst Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowie des Nachtrages I enthält. — Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 14. September 1885. (2003)
Die Direktion.

Elbeumschlags - Verkehr. Die in der Vereinszeitung No. 50 vom 1. Juli cr. sub No. 1390 publizirten Frachtsätze für Albumin von Podgorze nach Dresden Elbkai und zwar 3,97 resp. 3,55 ℳ ermässigen sich um 6 resp. 2 ₰, somit auf 3,91 bezw. 3,53 ℳ.

Wien, am 19. September 1885. (2004)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn
und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Am 1. Oktober d. J. gelangt für den direkten **Braunkohlen - Verkehr** von Stationen der Aussig - Teplitzer Eisenbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Brüx, Bilin und Dux Ladowitz) und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn ein neuer Tarif zur Einführung.

Exemplare desselben können bei den betheiligten Verwaltungen behoben werden.

Prag, am 19. September 1885. (2005)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr aus Russland. Mit 19. September/1. Oktober a/n. Stils 1885 tritt ein neuer Spezial-Exporttarif für den Transport von Getreide etc. von den Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn nach Podwoloczyska und Brody in Kraft.

Exemplare sind bei der Betriebs-Direktion (kommerzielle Abtheilung) in Lemberg oder beim Oekonomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 16. September 1885. (2006)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Aufhebung von Getreide-Export-Tarifen aus Russland. Die im Centralblatt vom 13. August 1885 No. 92 und in der Ver-

einszeitung vom 15. August 1885 No. 63 publizirten Termine für die Aufhebung von Getreide-Export-Tarifen aus Russland werden derart festgesetzt, dass die Spezial-Export-Tarife für den Transport von Getreide etc. nach Podwoloczyska und Brody von Stationen der

a) Orel-Grjasy Eisenbahn vom 15./27. Oktober 1883,
b) Grjasy-Zaryzin Eisenbahn vom 1./13. Dezember 1883 und
c) Moskau-Kursker Eisenbahn vom 15./27. April (exklusive die Stationen Korennaja Pristyn und Stanowoj Kolodes) mit 1./13. September a./n. Stils 1885

dagegen die Tarife von Stationen der

a) Kursk-Charkow-Azow Eisenbahn vom 15./27. Oktober 1883,
b) Charkow-Nicolajew Eisenbahn vom 10./22. Juli 1885,
c) Ekaterinen Eisenbahn vom 10./22. Juli 1885 und
d) von Stationen Korennaja Pristyn und Stanowoj Kolodes der Moskau-Kursker Eisenbahn mit 14./27. April 1885 mit 1./13. Oktober a./n. Stils 1885

aufgehoben werden.

Wien, den 15. September 1885. (2007)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die bisher nur in der Zeit vom 1. Mai bis ult. September zur Ausgabe gelangten kombinirten Rundreisebillets des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen kommen für die Folge während des ganzen Jahres zur Ausgabe.

Gleichzeitig wird die Gültigkeitsdauer dieser Billets bei einer Gesammtentfernung bis zu 2 000 km auf 45 Tage, bei Entfernungen über 2 000 km auf 60 Tage ausgedehnt.

Im übrigen bleiben die bisherigen Bestimmungen in Kraft.

Bestellungen kombinirbarer Rundreisebillets sind wie bisher an die Billetexpeditionen bezw. an die Ausgabestellen in Erfurt Bahnhofstrasse 8 oder Leipzig Göthestrasse 9 zu richten.

Erfurt, den 18. September 1885. (2008)
Königliche Eisenbahndirektion.

V. Submissionen.

Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen im Bereiche der Königlichen Eisenbahn-Direktion Breslau.

§ 1.
Persönliche Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit der Bewerber.

Bei der Vergebung von Arbeiten oder Lieferungen hat Niemand Aussicht als Unternehmer angenommen zu werden, der nicht für die tüchtige, pünktliche und vollständige Ausführung derselben — auch in technischer Hinsicht — die erforderliche Sicherheit bietet.

§ 2.
Einsicht und Bezug der Verdingungsanschläge etc.

Verdingungsanschläge, Zeichnungen, Bedingungen etc. sind an den in der Ausschreibung bezeichneten Stellen einzusehen und werden auf Ersuchen gegen Erstattung der Selbstkosten verabfolgt.

§ 3.
Form und Inhalt der Angebote.

Die Angebote sind unter Benutzung der etwa vorgeschriebenen Formulare, von den Bewerbern unterschrieben, mit der in der Ausschreibung geforderten Ueberschrift versehen, versiegelt und frankirt bis zu dem angegebenen Termine einzureichen.

Die Angebote müssen enthalten:

a) die ausdrückliche Erklärung, dass der Bewerber sich den Bedingungen, welche der Ausschreibung zu Grunde gelegt sind, unterwirft;

b) die Angabe der geforderten Preise nach Reichswährung, und zwar sowohl die Angabe der Preise für die Einheiten als auch der Gesammtforderung; stimmt die Gesammtforderung mit den Einheitspreisen nicht überein, so sollen die letzteren massgebend sein;

c) die genaue Bezeichnung und Adresse des Bewerbers;

d) seitens gemeinschaftlich bietender Personen die Erklärung, dass sie sich für das Angebot solidarisch verbindlich machen, und die Bezeichnung eines zur Geschäftsführung und zur Empfangnahme der Zahlungen Bevollmächtigten; letzteres Erforderniss gilt auch für die Gebote von Gesellschaften;

e) nähere Angaben über die Bezeichnung der etwa mit eingereichten Proben. Die Proben selbst müssen ebenfalls vor dem Bietungstermine eingesandt und derartig bezeichnet sein, dass sich ohne Weiteres erkennen lässt, zu welchem Angebot sie gehören;

f) die etwa vorgeschriebenen Angaben über die Bezugsquellen von Fabrikaten.

Angebote, welche diesen Vorschriften nicht entsprechen, insbesondere solche, welche bis zu der festgesetzten Terminsstunde bei der Behörde nicht eingegangen sind, welche bezüglich des Gegenstandes von der Ausschreibung selbst abweichen, oder das Gebot an Sonderbedingungen knüpfen, haben keine Aussicht auf Berücksichtigung.

Es sollen indessen solche Angebote nicht ausgeschlossen sein, in welchen der Bewerber erklärt, sich nur während einer kürzeren als der in der Ausschreibung angegebenen Zuschlagsfrist an sein Angebot gebunden halten zu wollen.

§ 4.
Wirkung des Angebots.

Die Bewerber bleiben von dem Eintreffen des Angebotes bei der ausschreibenden Behörde bis zum Ablauf der festgesetzten Zuschlagsfrist bezw. der von ihnen bezeichneten kürzeren Frist (§ 3 letzter Absatz) an ihre Angebote gebunden.

Die Bewerber unterwerfen sich mit Abgabe des Angebotes in Bezug auf alle für sie daraus entstehenden Verbindlichkeiten der Gerichtsbarkeit des Ortes, an welchem die ausschreibende Behörde ihren Sitz hat und woselbst auch sie auf Erfordern Domizil nehmen müssen.

§ 5.
Zulassung zum Eröffnungstermin.

Den Bewerbern und deren Bevollmächtigten steht der Zutritt zu dem Eröffnungstermine frei. Eine Veröffentlichung der abgegebenen Gebote ist nicht gestattet.

§ 6.
Ertheilung des Zuschlages.

Der Zuschlag wird von dem ausschreibenden Beamten oder von der ausschreibenden Behörde oder von einer dieser übergeordneten Behörde entweder im Eröffnungstermin zu dem von dem gewählten Unternehmer mit zu vollziehenden Protokoll oder durch besondere schriftliche Mittheilung ertheilt.

Letzterenfalls ist derselbe mit bindender Kraft erfolgt, wenn die Benachrichtigung hiervon innerhalb der Zuschlagsfrist als Depesche oder Brief dem Telegraphen oder Postamt zur Beförderung an die in dem Angebot bezeichnete Adresse übergeben worden ist.

Trifft die Benachrichtigung trotz rechtzeitiger Absendung erst nach demjenigen Zeitpunkt bei dem Empfänger ein, für welchen dieser bei ordnungsmässiger Beförderung den Eingang eines rechtzeitig abgesendeten Briefes erwarten darf, so ist der Empfänger an sein Angebot nicht mehr gebunden, falls er ohne Verzug nach dem verspäteten Eintreffen der Zuschlagserklärung von seinem Rücktritt Nachricht gegeben hat.

Nachricht an diejenigen Bewerber, welche den Zuschlag nicht erhalten, wird nur dann ertheilt, wenn dieselben bei Einreichung des Angebots unter Beifügung des erforderlichen Frankaturbetrages einen desfallsigen Wunsch zu erkennen gegeben haben.

Proben werden nur dann zurückgegeben, wenn dies in dem Angebotschreiben ausdrücklich verlangt wird und erfolgt alsdann die Rücksendung auf Kosten des betreffenden Bewerbers. Eine Rückgabe findet im Falle der Annahme des Angebotes nicht statt; ebenso kann im Falle der Ablehnung desselben die Rückgabe insoweit nicht verlangt werden, als die Proben bei den Prüfungen verbraucht sind.

Eingereichte Entwürfe werden auf Verlangen zurückgegeben.

Den Empfang des Zuschlagsschreibens hat der Unternehmer umgehend schriftlich zu bestätigen.

§ 7.
Vertragsabschluss.

Der Bewerber, welcher den Zuschlag erhält, ist verpflichtet, auf Erfordern über den durch die Ertheilung des Zuschlages zu Stande gekommenen Vertrag eine schriftliche Urkunde zu vollziehen.

Sofern die Unterschrift des Bewerbers der Behörde nicht bekannt ist, bleibt vorbehalten, eine Beglaubigung derselben zu verlangen.

Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Verbindungsanschläge, Zeichnungen etc., welche bereits durch das Angebot anerkannt sind, hat der Bewerber bei Abschluss des Vertrages mit zu unterzeichnen.

§ 8.
Kautionsstellung.

Innerhalb 14 Tagen nach der Ertheilung des Zuschlages hat der Unternehmer die vorgeschriebene Kaution zu bestellen, widrigenfalls die Behörde befugt ist, von dem Vertrage zurückzutreten und Schadenersatz zu beanspruchen.

§ 9.
Kosten der Ausschreibung.

Zu den durch die Ausschreibung selbst entstehenden Kosten hat der Unternehmer nicht beizutragen. (2009)

Breslau, den 19. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von 15 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven mit Tender und 1 Satz Reserveachsen in einem Loose. Angebote sind bis zum Verdingungstermin Donnerstag, den 8. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift: „Verding von Lokomotiven" portofrei an das maschinentechnische Büreau, W. Königgrätzerstrasse 132, einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Termin und müssen die Lokomotiven bis zum 15. Mai 1886 angeliefert sein.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 18. September 1885. (2010)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Eisenbahn-Oberbau-Materialien. Die auf verschiedenen Bahnhöfen im Bezirke des unterzeichneten Betriebs-

amtes lagernden alten Oberbau-Materialien sollen verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Nachweisungen der zu veräussernden Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen und auf frankirtes Ersuchen sowie gegen Einsendung von 75 ₰ von derselben bezogen werden.

Angebote, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, sind verschlossen mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf alter Oberbau-Materialien“

bis zum 7. Oktober 1885 an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden.

Die Eröffnung findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt; Zuschlagsfrist 20 Tage.

Aachen, den 8. September 1885. (2011)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in vierzehn Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 7. bis 28. September d. J. (ausgenommen des Sonntags) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 28. September d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 12. Oktober d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, den 5. September 1885.
Der Generaldirektor. (2012 D & Co.)

VII. Vermischte Bekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. In der Zeit vom 16. bis 30. September d. Js. findet mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Alberts'schen Saale am Krengeldanz — eine Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge statt, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind.

Zur Besichtigung der Ausstellung wird hiermit eingeladen. Dieselbe wird am 16. September Nachmittags 4 Uhr eröffnet werden. (2013J)

Elberfeld, den 8. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gesucht eine gebrauchte, aber noch gut erhaltene **Drehscheibe für Güterwagen**. Offerten mit Preisangabe und Konstructionsskizze an **Hennicke & Goos**, Civilingenieure, Hamburg.

Hochfeine
Weichselpfeifen,
1 Meter lang, weit gebohrt, Dutz. 24 ℳ, extrafein, elegant 30 ℳ, Briloner 12 ℳ, Probe 1/2 Dutz. wird abgegeben. Nichtconv. zurückgenommen. Ill. Preisl. fr.
M. Schreiber, Hoflieferant, Düsseldorf.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Tinten.
Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. verscb. Qual.
Bielefeld. Bornträger & Clüsener.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Zur gefl. Beachtung!
Um mit den nur noch geringen Vorräthen des nachstehend genannten Buches vollständig zu räumen, habe ich den Preis desselben **bedeutend** ermässigt. Ich offerire demnach:

Der Bau der Strassen und Eisenbahnen
einschliesslich der für den Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Einrichtungen.
Bearbeitet von
Dr. Julius zur Nieden,
vormals Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspector der Kgl. preuss. Ostbahn, jetzt Reg.- und Baurath beim Betriebs-Amt Berlin (Direkt.-Bezirk Erfurt).
519 Seiten gr. 8 mit 540 Abb. im Text u. 3 Tafeln. 1878.
Statt 12 M. Ladenpreis **jetzt nur 5 M.**

☞ Die Preisermässigung hat nur kurze Zeit Gültigkeit, es empfiehlt sich daher, schnell zu bestellen! ☜

Neben den Büchern von Susemihl u. Brosius u. Koch etc. dürfte keins den Herren Eisenbahntechnikern, Bahnmeistern u. a. so dienlich sein, als das des Herrn **Baurath zur Nieden.**

Gegen Einsendung von **M. 5,50** erfolgt frankirte Zusendung nach allen Orten des deutschen Reichs.

Polytechnische Buchhandlung A. Seydel
in Berlin W., No. 2 Leipziger Str. No. 2.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge**, Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.
Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.
Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 75. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. September 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 23. September 1885.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt No. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegt der Winterfahrplan der Lübeck-Büchener Eisenbahn bei.

Die Frachtbrief - Routenvorschriften

(§ 50 No. 3 Abs. 3 des Betriebsreglements).

Bekanntlich ist seit 1. April d. J. die Bestimmung des Betriebsreglements § 50 No. 3 Absatz 3, wonach der Versender gewissermassen verpflichtet war, den Transportweg im Frachtbriefe bestimmt anzugeben, in das gerade Gegentheil umgeändert worden.

Nach der jetzigen Reglementsbestimmung ist der Absender nur noch bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben.

Im übrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.

Während auf der einen Seite im Interesse einer sparsameren Betriebsleitung die Befugnisse des Publikums eingeschränkt wurden, gewährt die Eisenbahn andererseits durch die Zusicherung der billigsten und günstigsten Transportroute eine weitgehende Gegenleistung.

Die Tragweite der neuen Bestimmung ist bei der Kürze ihres Bestehens noch nicht völlig erkannt, und auch in berufenen Kreisen herrschen noch sehr von einander abweichende Ansichten, wie u. a. aus den Verhandlungen der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vom 5/6. Juni d. J. hervorgeht.

Das Ergebniss dieser Berathung war im wesentlichen ein negatives, indem nur der Antrag durchging, die Zusatzbestimmung XII zum § 50, welche durch die neue Fassung des Reglements hinfällig geworden ist, zu streichen.

Das Erforderniss einer neuen Zusatzbestimmung wurde verneint, obwohl in dieser Beziehung verschiedenartige Anträge vorgelegen haben, die die Wirkung der neuen Vorschrift bestimmen sollten, z. B. wenn ausländische Strecken in Betracht kommen oder wenn Frachtbriefe mit Routen- oder Umkartirungsvorschriften aufgegeben werden, oder wenn Bahnhofsvorschriften ertheilt werden, oder endlich wenn mehrere Routen konkurriren, die eine durch den billigsten Frachtsatz, die andere durch die günstigsten Transportbedingungen.

Der Umstand allein, dass solche Zusatzbestimmungen von verschiedenen Seiten beantragt werden konnten, gibt den Beweis, dass das Reglement sich nicht so klar ausdrückt, wie es nothwendig wäre, um es unfehlbar zu handhaben.

Die gleichwohl erfolgte Ablehnung jeder Zusatzbestimmung wird man kaum anders zu beurtheilen haben, als dass noch Zeit zu weiteren Erfahrungen gewonnen werden soll. Eine Erörterung der praktischen Wirkung der neuen Reglementsbestimmung in dieser Zeitung, wozu hierdurch die Anregung gegeben werden soll, wird daher gewiss zur Klärung der Sachlage beitragen können.

Aus dem ersten Absatz der neuen Bestimmung, wonach der Versender bei Gütern, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, die Zollabfertigungsstelle vorschreiben darf, dürfte mit Recht zu folgern sein, dass der Versender gegebenen Falls auch einen Weg vorschreiben darf, wenn es einen solchen gibt, auf welchem im Gegensatz zur kürzeren Route keine Zollgrenze berührt wird. Denn der Versender wird, wenn es sich nur um einen geringen Frachtunterschied handelt, lieber ein paar Groschen Mehrfracht zahlen wollen, wenn er damit den Zollplackereien aus dem Wege gehen kann.

Um ein praktisches Beispiel zu wählen, — wenn jemand Gut von Metz nach Aachen versendet, so findet direkte Kartirung über Belgien statt, das Gut muss zwei Grenzen passiren und von den erforderlichen Deklarationen begleitet sein. Der Versender wird, um dem auszuweichen, vielfach lieber den Weg über Trier

wählen und eine etwas theurere Fracht zahlen, als die Zollformalitäten erfüllen und sich nach Befinden der Gefahr eines Zollprozesses aussetzen. Ohnehin wird die Mehrfracht, die bei Stückgut so wie so kaum ins Gewicht fällt, durch die andererseits erwachsenden Zollspesen ausgeglichen werden.

Der gleiche Fall wird auch beim Verkehr aus Bayern nach Schlesien vielfach eintreten, wo statt des kürzesten Weges durch Oesterreich ein innerhalb des Deutschen Zollgebiets bleibender Umweg gewählt werden kann.

Es dürfte deshalb nach Ansicht des Verfassers die Reglementsbestimmung durch eine Zusatz- oder sonstige Bestimmung dahin zu ergänzen sein, dass für solche Fälle vom Versender ein Weg vorgeschrieben werden darf, auf welchem k e i n e Zollabfertigung stattzufinden braucht. Es wird ausserdem erforderlich werden, diese Reglementsbestimmung dem Sinne nach gleichmässig auf die steueramtliche Abfertigung auszudehnen, da die Versender sehr wohl ein Interesse daran haben können, wo ein steuerpflichtiges Gut abgefertigt wird, bezw. dass eine solche steueramtliche Abfertigung, wenn es möglich ist, vermieden wird.

Beispielsweise bilden für Bier die Staaten des vormaligen Norddeutschen Bundes einschliesslich Südhessens ein gemeinsames Steuergebiet, wozu auch Luxemburg gehört. Bayern, Baden, Württemberg und Elsass-Lothringen bilden jedes für sich besondere Steuergebiete.

Wird Bier innerhalb des Gemeinschaftsgebiets mit Berührung eines der vorstehend genannten Länder befördert, so muss dasselbe behufs steuerfreier Wiedereinfuhr in das Gemeinschaftsgebiet mit einem Uebergangsschein bezettelt sein. Wird also Bier von Worms nach Saarbrücken durch die Bayerische Pfalz befördert, so sind Steuerpapiere erforderlich, bei Beförderung über Bingerbrück dagegen nicht. Aehnliche Verhältnisse treten bei der Ausfuhr aus dem gemeinsamen Steuergebiet und bei der Durchfuhr durch dasselbe zu Tage und wiederholen sich beim Transport von Branntwein, Wein, Obstwein u. s. w.

Es könnten hunderte von Beispielen aufgeführt werden, wo dergleichen Güter auf einer Route der Steuerabfertigung unterliegen, auf der anderen nicht und es müsste das Verlangen, die Steuerabfertigung zu umgehen, in vielen Fällen als gerechtfertigt angesehen werden.

Wie sich der Expeditionsbeamte ferner verhalten soll, wenn Frachtbriefe mit Routenvorschriften angeboten werden, ist ebenfalls noch völlig unklar. In den obengedachten Verhandlungen haben Anträge vorgelegen:

„Frachtbriefe, welche Routenvorschriften enthalten, werden nicht angenommen“ und „Routenvorschriften auf den Frachtbriefen haben für die Eisenbahn keine Verbindlichkeit“, welche beide abgelehnt wurden. In der That treffen auch beide Anträge den Nagel nicht auf den Kopf.

Im ersteren Falle müssten folgerichtig die Frachtbriefe auch dann zurückgewiesen werden, wenn die angegebene Route dieselbe ist, welche die Expedition auch ohne die Frachtbriefvorschrift wählen würde, oder wenn die Routenvorschrift einen ausgesprochenen Zweck hat. Ueberdies werden viele Versender erst durch den Frachtbriefvordruck „Etwaige Angabe des Transportweges“ zur Vorschrift einer Route verleitet, deren Befolgung ihnen jedoch ganz gleichgültig ist.

Die Zurückweisung solcher Frachtbriefe würde endlose Reibereien mit dem Publikum hervorrufen.

Im zweiten Falle dürfte es ebenfalls zu weit gehen, die Verbindlichkeit der Eisenbahn für eine Routenvorschrift ein für alle Mal abzulehnen.

Wir sind noch lange nicht so weit, dass man den Expeditionen zumuthen könnte, in jedem einzelnen Falle den Weg zu wissen, welcher nach den veröffentlichten Tarifen der billigste und günstigste ist. Dazu ist das Tarifmaterial ein viel zu umfangreiches.

Selbst wenn die Expeditionen in den Besitz aller veröffentlichten Tarife gelangen würden, bliebe ihnen doch bei den fortgesetzten Aenderungen keine Zeit sich so hineinzuarbeiten, dass sie im Stande wären, für alle Fälle den billigsten Weg ausfindig zu machen. In ganz anderem Masse vermögen die Kaufleute und Fabrikanten, welche gewöhnlich nur an einigen Artikeln Interesse haben, die hierauf bezüglichen Tarifmassnahmen zu verfolgen.

Auch ihr eigenes Interesse und der innige Verkehr mit dem Waaren-Absatzgebiete gibt ihnen die Mittel in die Hand, in jedem Falle die günstigsten und billigsten Routen auszumitteln.

Warum soll die Eisenbahn Reklamationen heraufbeschwören, wenn es durch Vorschrift der Versender möglich ist, dieselben zu vermeiden?

Eine Zusatzbestimmung, dass die Eisenbahn für Routenvorschriften auf den Frachtbriefen nicht verbindlich ist, sofern sie eine andere Route wählt, die nach den veröffentlichten Tarfen nicht theurer und ungünstiger ist, als die vorgeschriebene, dass aber andererseits der Versender oder Empfänger keine Ansprüche gegen die Eisenbahn geltend machen kann, wenn die vorgeschriebene Route im Gegensatz zu einer etwa bestehenden billigeren und günstigeren Route eingeschlagen wurde, dürfte nicht gegen den Sinn und die Absicht der Reglementsbestimmung verstossen, wohl aber geeignet sein, die in der Praxis sich aus der Neuerung ergebenden Schwierigkeiten zu beseitigen. —r.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Fortsetzung aus No. 74.)

Kommissionsbericht zu No. XIV der Tagesordnung
über die Neuredigirung des Uebereinkommens, betreffend die Vereins-Abrechnungsstelle, bezw. Anträge der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Abänderung des Art. 2 und der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Abänderung des Art. 7 des vorbezeichneten Uebereinkommens.

Namens der Kommission für das Vereinsstatut erstattet von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen.

In der vorjährigen Generalversammlung zu Frankfurt a. M. (zu vergl. Generalversammlungs-Protokoll zu XI der Tagesordnung) wurde beschlossen, die Bezeichnung „General-Saldirungsstelle“ umzuwandeln in „Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ und die demzufolge nothwendigen redaktionellen Abänderungen des die gedachte Abrechnungsstelle betreffenden Uebereinkommens, insbesondere die neben der Aenderung in der Bezeichnung der Stelle hieraus von selbst sich ergebenden Abänderungen der im Uebereinkommen gebrauchten Ausdrücke „Saldo, Saldirung“ in „Rechnungsabschluss, Rechnungsausgleich etc.“ zu bewirken.

Bei dem Versuche, für die gebrauchten Fremdwörter die zutreffenden, die Sache genau bezeichnenden Deutschen Ausdrücke zu finden, entstanden jedoch mancherlei Zweifel, welche einseitig zu lösen die geschäftsführende Direktion um so mehr Bedenken trug, als das Uebereinkommen in seiner gegenwärtigen Fassung seinerzeit von der Kommission für das Vereinsstatut festgestellt worden war, welcher letzteren also auch im einzelnen die Beschlussfassung über die infolge der Abänderung in der Bezeichnung der Stelle nothwendig werdenden ferneren Aenderungen vorzubehalten war — und weil ferner bei jenen Versuchen sich der geschäftsführenden Direktion die Nothwendigkeit der Vornahme noch mancher anderen redaktionellen Verbesserung aufgedrängt hatte; dieselbe legte daher der Kommission für das Vereinsstatut ein neuredigirtes Uebereinkommen zur Beschlussfassung vor. Bei der Berathung über dieses neu redigirte Uebereinkommen wurden aus dem Schosse der Kommission auch mehrere Anträge auf materielle Abänderungen gestellt. Als Ergebniss der hierüber gepflogenen eingehenden Berathungen und der danach gefassten Beschlüsse unterbreitete die Kommission für das Vereinsstatut den in der Anlage enthaltenen, die Abweichungen von der bisherigen Fassung durch fetten Druck markirenden neuen Entwurf des Uebereinkommens, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der Generalversammlung mit nachstehenden Bemerkungen.

I. Die materiellen Abänderungen betreffend.

Dieser sind im ganzen vier, nämlich

a) die in Abs. 1 des neuen Art. 2 aufgenommene Ausnahme von der Verpflichtung, alle Guthaben und Schuldposten aus den Abrechnungen über direkte und Verbandsverkehre der Abrechnungsstelle zur Ausgleichung zu überweisen,
b) die in Abs. 2 des neuen Art. 2 aufgenommene Ausnahme, wonach gewisse Schuldbeträge aus anderen als den nurgedachten Geschäften auch von der f o r d e r u n g s b e r e c h t i g t e n Verwaltung der Abrechnungsstelle überwiesen werden können,
c) der in Artikel 2 im neuen, den bisherigen Nachtrag I wiedergebenden Absatz 3 am Schlusse aufgenommene Zusatz, und
d) der in Art. 7 an Stelle des bisherigen, in Wegfall gebrachten Absatzes 2 neu formulirte Absatz 2 in Verbindung mit dem Zusatze am Schlusse von Art. 3.

Zu a

war für die Kommission die Thatsache massgebend, dass zu der Zeit, als durch Beschluss der Breslauer Generalversammlung vom Jahre 1882 die damalige General-Saldirungsstelle zu einer Vereinseinrichtung gemacht wurde, für den gegenseitigen engeren Verkehr der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bereits Abrechnungsstellen in Wien und Budapest bestanden. Man war in der Kommission einstimmig der Ansicht, dass es bei jener Umwandlung der General-Saldirungsstelle in eine Vereinseinrichtung nicht die Absicht gewesen sein könne, den Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen neue Verpflichtungen aufzuerlegen, welche ihnen — abgesehen von der Verpflichtung derjenigen Verwaltung zum Beitritt, die dem Saldirungsverbande zu jener Zeit noch nicht angehörten — bis dahin nicht oblagen. Man glaubte

somit gewissermassen das Recht des älteren oder wenigstens gleichzeitigen Besitzstandes beachten zu sollen. Dies um so mehr, als die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen Werth darauf legten, für ihren engeren gegenseitigen Verkehr und für die daraus entspringenden Saldi in Oesterreichischer Währung die gedachten, seither schon bestehenden Abrechnungsstellen beizubehalten. Diesen Erwägungen verdankt der auf Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beschlossene Zusatz in Abs. 1 von Art. 2 seine Aufnahme.

Zu b.

Auf Antrag der geschäftsführenden Direktion war derselben, infolge Zustimmens sämmtlicher Vereinsverwaltungen, bereits während des Bestehens des jetzigen, die Abrechnungsstelle betreffenden Uebereinkommens gestattet worden, in Vereinsangelegenheiten erwachsene Kosten, z. B Vereinsbeiträge, Beiträge zum Pensionsfonds für Vereinsbeamte, Auslagen für Druck- und Insertionskosten und dergleichen ähnliche Auslagen, selbst also in ihrer Eigenschaft als forderungsberechtigte Verwaltung, bei der Abrechnungsstelle anzumelden. Massgebend hierfür waren Rücksichten der Zweckmässigkeit und Geschäftsvereinfachung, da über die Berechtigung von dergleichen Forderungen in den seltensten Fällen Zweifel entstehen, etwa entstandene Zweifel und Meinungsverschiedenheiten aber nachträglich in jedem Falle bald zur Erledigung und zum Ausgleich gebracht werden können. Dieses Verfahren hat sich in der Praxis so bewährt, dass es der Kommission unbedenklich erschien, dasselbe neben den Vereinskosten überhaupt auf alle Verbands-, Druck- und Insertionskosten auszudehnen, weil für diese Ausdehnung die gleichen Rücksichten der Zweckmässigkeit und Geschäftsvereinfachung sprechen.

Zu c.

Die Aufnahme des bisherigen Nachtrags I an dieser Stelle als Abs. 3 von Art. 2 rechtfertigt sich von selbst. Den am Schlusse angefügten Zusatz erachtete die Kommission aber um deswillen für nothwendig, weil, wenn die Verpflichtung der Vereinsverwaltungen zur Anmeldung gerichtlich mit Beschlag belegter Forderungen entfällt, auch die Verpflichtung der Abrechnungsstelle selbst zu deren Ausgleichung cessiren muss.

Zu d.

Nach dem bisherigen Abs. 2 von Art. 7 sollen diejenigen Anmeldungen einer in Konkurs gerathenen Verwaltung, welche vor Bekanntmachung des Konkurses eingegangen und in dem Rechnungsabschlusse der Abrechnungsstelle bereits berücksichtigt worden, aber noch nicht zur thatsächlichen Berichtigung gelangt sind, dann, wenn der Konkursverwalter von den betheiligten Verwaltungen nicht bestimmt werden kann, die betreffenden Posten als laufende Kosten der Fortführung des Geschäfts anzuerkennen und zu berichtigen, ungültig sein. Dies würde eine Wiederauflösung des gesammten Rechnungsabschlusses in allen seinen einzelnen Theilen zur Folge haben und zweifellos zu erheblichen geschäftlichen Unzuträglichkeiten führen. Durch diese Erwägung wurde die Kommission zu dem Beschlusse bestimmt, der Generalversammlung überhaupt die Streichung dieses bisherigen Absatzes 2 zu empfehlen. Dadurch war aber die Möglichkeit nahe gerückt, dass in einem Falle, in welchem der von der Abrechnungsstelle für eine Abrechnungsperiode an die betheiligten Verwaltungen hinausgegebene Rechnungsabschluss Schuldposten einer nach dieser Hinausgabe in Konkurs gerathenen Eisenbahnverwaltung mit berücksichtigt hat, diejenige Verwaltung, welche mit ihrem Saldoguthaben an diese letztere in Konkurs befindliche Eisenbahn gewiesen ist, sich mit dem in dem betreffenden Konkurse ausfallenden Prozentsatze ihres Guthabens — abgesehen von der eintretenden Verzögerung in der Zahlung — begnügen muss, obschon vielleicht gerade diese hiernach an ihrer Forderung Verluste erleidende Eisenbahnverwaltung mit der in Konkurs gerathenen Gesellschaft in keinen Verkehrsbeziehungen stand. Denn wohl zweifellos ist es, dass in einem solchen Falle die letztgedachte Verwaltung, mangels einer diesbezüglichen Bestimmung, keineswegs berechtigt ist, ihre früheren in dem Rechnungsabschlusse untergegangenen Forderungen wieder aufleben zu lassen, vielmehr, da der Rechnungsabschluss der Abrechnungsstelle kraft des vertragsmässigen Uebereinkommens die früheren gegenseitigen Forderungen bis zur gleichen Höhe durch Kompensation tilgt und durch Novation für die überschiessenden Beträge in den Saldoguthaben und Saldoschuldposten des Abschlusses neue Forderungen schafft, in der That an das zur Zahlung durch die in Konkurs befindliche Gesellschaft angewiesene Saldoguthaben gebunden ist. Um diese zweifellose Unbilligkeit zu beseitigen, hat die Kommission schliesslich auf Antrag der referirenden Verwaltung den vorgeschlagenen Abs. 2 von Art. 7 angenommen, welcher keineswegs beansprucht, summum jus zu schaffen, welches ja häufig summa injuria ist, der vielmehr lediglich den Grundsätzen der Zweckmässigkeit und Billigkeit entsprungen ist. Die Einrichtung der Vereinsabrechnungsstelle bringt für die Gesammtheit der Vereinsverwaltungen so erhebliche Vortheile, dass es nicht unbillig erscheint, auch einen mit dieser Einrichtung verbundenen Nachtheil von der Gesammtheit der betheiligten Verwaltungen tragen zu lassen. Als ein solcher Nachtheil stellt sich, da, wie oben schon erwähnt, die Wiederauflösung eines bereits hinausgegebenen und durch Zahlung ganz oder theilweise schon zur Ausgleichung gebrachten Rechnungsabschlusses mit erheblichen geschäftlichen Unzuträglichkeiten verbunden ist, der Ausfall auf eine Forderung dar, mit welcher eine Eisenbahn von der Abrechnungsstelle an eine inzwischen in Konkurs gerathene Verwaltung gewiesen worden ist. Danach würde ein solcher Ausfall von der Gesammtheit der an der Abrechnungsstelle (exkl. der fallirten Eisenbahn) betheiligten Verwaltungen nach Verhältniss der Kilometerzahl der letzteren zu tragen sein — ein Fall, welcher voraussichtlich, zumal im Hinblick auf die Vorschriften in Abs. 1 und 3 von Art. 7, nur selten vorkommen dürfte.

Der hiernach vorgeschlagene neue Abs. 2 des Art. 7 musste zugleich, um nicht in Widerspruch mit der Bestimmung in Art. 3 Abs. 3 zu treten, den an letzter Stelle angefügten Zusatz zur Folge haben.

II. Die redaktionellen Abänderungen betreffend.

Diese treten hauptsächlich in der Ueberschrift sowie in Art. 1 und Art. 3 hervor und beruhen im wesentlichen darauf, dass an Stelle der Fremdworte Saldo, Saldirung und dergleichen die entsprechenden Deutschen Bezeichnungen gesetzt worden sind, sowie auf dem Umstande, dass es sich bei Abfassung des bisherigen Uebereinkommens um die Errichtung der Abrechnungsstelle handelte, während bei der jetzigen Abänderung des Uebereinkommens der bereits bestehenden Abrechnungsstelle zu gedenken war. Ausserdem hat in Art. 3 das gesperrt gedruckte Wort „sofort“ durch den Hinweis auf die bezüglichen Ausführungsbestimmungen eine Erläuterung dahin erfahren, dass dasselbe nicht im strengen Sinne, sondern mit einem modicum tempus, bis ultimo, bezw. bis zum 15. eines jeden Monats zu verstehen ist. Im übrigen bedürfen die redaktionellen Abänderungen keiner weiteren Rechtfertigung.

Nach alledem beantragt die Kommission,

die Generalversammlung wolle die Annahme des im Entwurfe anliegenden Uebereinkommens, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beschliessen.

Neues Uebereinkommen, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.*)

Art. 1. **Die unter der Leitung und am Sitze der geschäftsführenden Direktion befindliche Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat den Zweck**, Guthaben und Schuld**posten** der Vereinsverwaltungen zusammenzustellen, periodisch **die hiernach zu empfangenden beziehungsweise zu zahlenden Beträge** für jede einzelne Verwaltung in einer Summe zu **ermitteln** und die Ausgleichung **dieser Beträge** zu bestimmen.

Die Bestimmungen des bisherigen Uebereinkommens (welche nachstehend bei jedem Artikel in Parenthese beigefügt wurden) lauten:

(Art. 1. **Unter der Bezeichnung „Abrechnungsstelle“ wird unter der Leitung und am Sitze der geschäftsführenden Direktion eine Rechnungsstelle errichtet, welche den Zweck hat,** Guthaben und Schuld der Vereinsverwaltungen zusammenzustellen, periodisch **den Saldo** für jede einzelne Verwaltung in einer Summe zu **ziehen** und die Ausgleichung **des Saldo** zu bestimmen.)

Art. 2. Die dem Verein angehörenden Verwaltungen sind **verpflichtet,** alle Guthaben und Schuldposten aus den Abrechnungen über direkte und Verbandsverkehre **mit Ausnahme des, das übrige Vereinsgebiet nicht berührenden gegenseitigen engeren Verkehrs der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen,** der Abrechnungsstelle zur Ausgleichung zu überweisen.

Schuldposten aus anderen Geschäften können von der schuldenden Verwaltung in derselben Weise behandelt werden. Eine Ausnahme machen die Schuldbeträge an Vereins-, Verbands-, Druck- und Insertionskosten. Diese können von der forderungsberechtigten Verwaltung der Abrechnungsstelle überwiesen werden, unbeschadet der nachträglichen Ausgleichung von Anständen.

Bei gerichtlich mit Beschlag belegten Forderungen entfällt die Verpflichtung **der Vereinsverwaltungen, dieselben zur Ausgleichung durch die Abrechnungsstelle anzumelden, sowie die Verpflichtung der letzteren zur Ausgleichung derselben.**

(Art. 2. Die dem Verein angehörenden Verwaltungen haben alle Guthaben und Schuldposten aus den Abrechnungen über direkte und Verbandsverkehre ohne Ausnahme, alle

---

*) Die Abweichungen in der Fassung vom bisherigen Uebereinkommen sind durch fetteren Druck hervorgehoben worden.

sonstigen Schuldposten nur insoweit als sie von der zahlungspflichtigen Verwaltung dazu für geeignet erachtet werden, der Abrechnungsstelle zur Ausgleichung zu überweisen.

Bei gerichtlich mit Beschlag belegten Forderungen entfällt die Verpflichtung zur Ausgleichung derselben durch die Abrechnungsstelle.)

Art. 3. Die nach den Abschlüssen der Abrechnungsstelle von den betreffenden Verwaltungen herauszuzahlenden Summen sind sofort nach Massgabe der Ausführungsbestimmungen (vergl. § 6) zur Zahlung anzuweisen.

Die Zahlung geschieht auf Gefahr und Kosten der zahlenden Verwaltung.

Jede Ueberweisung einer Forderung, die ohne Schuld derjenigen Verwaltung nicht befriedigt werden kann, welcher die Forderung überwiesen ist, ist ungültig, vorbehaltlich jedoch der Bestimmung in Art. 7 Abs. 2.

(Art. 3. Die nach den Saldirungsabschlüssen von den betreffenden Verwaltungen herauszuzahlenden Summen sind sofort zur Ausgleichung anzuweisen.

Die Zahlung geschieht auf Gefahr und Kosten der zahlenden Verwaltung.

Jede Ueberweisung einer Forderung, die ohne Schuld derjenigen Verwaltung nicht befriedigt werden kann, welcher die Forderung überwiesen ist, ist ungültig.)

Art. 4. Die Kosten der Abrechnungsstelle einschliesslich der Gehälter u. s. w. der bei derselben beschäftigten Beamten werden aus der Vereinskasse bestritten (vergl. § 23 des Vereinsstatuts).

(Art. 4. Die Kosten der Abrechnungsstelle einschliesslich der Gehälter etc. der bei derselben beschäftigten Beamten werden aus der Vereinskasse bestritten [cfr. § 22 des Vereinsstatuts].)

Art. 5. Das mit der Ausgleichung von Guthaben und Schuldposten verbundene Verfahren wird durch Ausführungsbestimmungen, deren Feststellung und Abänderung der geschäftsführenden Direktion nach Einvernehmen mit der Kommission für das Vereinsstatut überlassen bleibt, geregelt.

Die Geschäftsordnung für die Abrechnungsstelle erlässt die geschäftsführende Direktion.

(Art. 5. Das mit den Saldoausgleichungen verbundene Verfahren wird durch die anliegenden Ausführungsbestimmungen, deren Abänderung und Ergänzung der geschäftsführenden Direktion nach Einvernehmen mit der Kommission für das Vereinsstatut überlassen bleibt, geregelt.

Das Geschäftsreglement für die Abrechnungsstelle erlässt die geschäftsführende Direktion.)

Art. 6. Die geschäftsführende Direktion wird den Vereinsverwaltungen alljährlich eine statistische Nachweisung über die Thätigkeit der Abrechnungsstelle übersenden.

(Art. 6. Die Abrechnungsstelle wird alljährlich einen Rechenschaftsbericht über ihre Thätigkeit aufstellen und denselben den Vereinsverwaltungen übersenden.)

Art. 7. Die Eröffnung des Konkursverfahrens über das Vermögen einer bei der Abrechnungsstelle betheiligten Eisenbahn hat das Ausscheiden der betreffenden Vereinsverwaltung aus dem Abrechnungsverbande ohne weiteres zur Folge, jedoch ist die Abrechnungsstelle erst von dem Zeitpunkte ab, an welchem sie Kenntniss von der Bekanntmachung der Konkurseröffnung erhalten hat, verpflichtet, Anmeldungen, welche die in Konkurs gefallene Eisenbahn betreffen, als zur Abrechnung ungeeignet an der Aufgabestelle zurückzugeben.

Sind in dem von der Abrechnungsstelle an die betheiligten Verwaltungen für eine Abrechnungsperiode hinausgegebenen Rechnungsabschlusse Schuldposten einer nach dieser Hinausgabe fallit gewordenen Eisenbahnverwaltung mit berücksichtigt worden, und kann der Konkursverwalter von den betheiligten Verwaltungen nicht bestimmt werden, die betreffenden Posten als laufende Kosten der Fortführung des Geschäfts anzuerkennen und zu berichtigen, so sind diejenigen Verwaltungen, welche mit ihren Saldoguthaben an die fallit gewordene Eisenbahnverwaltung gewiesen sind, wegen der in dem betreffenden Konkursverfahren auf ihre Forderungen etwa entstehenden Ausfälle von der Gesammtheit der ausschliesslich der fallit gewordenen Verwaltung an der Abrechnungsstelle zur Zeit der Abrechnung betheiligten Eisenbahnverwaltungen nach Verhältniss der Kilometerzahl der letzteren schadlos zu halten.

Jede bei der Abrechnungsstelle betheiligte Verwaltung, welche von dem Fallitwerden einer Eisenbahn Kenntniss erhält, hat der geschäftsführenden Direktion hiervon unverzüglich Mittheilung zu machen.

(Art. 7. Die Eröffnung des Konkursverfahrens über das Vermögen einer bei der Abrechnungsstelle betheiligten Eisenbahngesellschaft hat das Ausscheiden der betreffenden Vereinsverwaltung aus dem Generalsaldirungs-Verbande ohne weiteres zur Folge, jedoch ist die Abrechnungsstelle erst von dem Zeitpunkte ab, an welchem sie Kenntniss von der Publikation der Konkurseröffnung erhalten hat, verpflichtet, Anmeldungen, welche die in Konkurs gefallene Gesellschaft betreffen, als zur Saldirung ungeeignet an die Aufgabestelle zurückzugeben.

Sind Anmeldungen, welche vor Bekanntmachung des Konkurses eingegangen und bereits berücksichtigt worden, noch nicht zur thatsächlichen Berichtigung gelangt und kann der Konkursverwalter von den interessirten Verwaltungen nicht bestimmt werden, die betreffenden Posten als laufende Kosten der Fortführung des Geschäfts anzuerkennen und zu berichtigen, so sind die betreffenden Anmeldungen ungültig.

Jede bei der Abrechnungsstelle betheiligte Verwaltung, welche von dem Fallitwerden einer Bahn Kenntniss erhält, hat der Abrechnungsstelle hiervon unverzüglich Mittheilung zu machen.)

Art. 8. Vorstehendes Uebereinkommen tritt mit dem . . . . 1885 in Kraft. Jeder Verwaltung bleibt der Rücktritt von dem Uebereinkommen vorbehalten, der Austritt kann aber nur auf vorhergegangene dreimonatige Kündigung und immer nur mit dem Beginn eines Kalenderquartals erfolgen.

(Art. 8. Vorstehendes Uebereinkommen tritt nebst den zugehörigen Ausführungsbestimmungen mit dem 1. April 1883 in Kraft. Jeder Verwaltung bleibt der Rücktritt von dem Uebereinkommen vorbehalten, der Austritt kann aber nur auf vorhergegangene dreimonatige Kündigung und immer nur mit dem Beginn eines Kalenderquartals erfolgen.)

Berlin, ... 1885.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Berlin, im Januar 1883.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Aufnahme der Mecklenburgischen Südbahn in den Verein. Die geschäftsführende Direktion des Vereins erklärt, nachdem über die Aufnahme der bereits nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts an den Verein angeschlossenen Mecklenburgischen Südbahn in den Verein das Abstimmungsverfahren eingeleitet war, auf Grund des Vereinsstatuts die beantragte Aufnahme für perfekt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5042 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufnahme der Mecklenburgischen Südbahn in den Verein (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 5049 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massnahmen zur Verhütung der Einschleppung der Cholera (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 5119 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Uebersichtskarte zu dem Hauptverzeichnisse der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Bericht der Bahnverwaltungen über die Wünsche der Eisenbahnenquete.

Ein solcher wurde an das K. K. Oesterreichische Handelsministerium von der geschäftsführenden Direktion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn auf Grund der Anträge des Tarifkomitees in einem ausführlichen Elaborate erstattet. Der Reformtarif, gemäss welchem dermalen zweckentsprechender als im Deutschen Schema 3 Eilgutklassen und die von der Enquete gewünschten 2 Frachtstückgutklassen in Geltung stehen, sich auch in seiner übrigen schematischen Eintheilung im allgemeinen durch Jahre bewährt hat, bedürfe keiner Abänderung. Die von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beantragte Erweiterung dieses Schemas, durch Ausnahmetarifklassen I und II für volle Wagenladungen zu 10 000 kg, wird seitens der übrigen Bahnen für zu weit gehend erklärt; insbesondere gelte dies von der in Antrag gebrachten differirenden Tarifirung von Braun- und Schwarzkohle, weil dieser Frachtartikel von so eminenter Wichtigkeit für die Rentabilität so vieler Bahnen ist, daher eine Generalisirung der bezüglichen Frachtsätze und Frachtzonen kaum durchführbar erscheint; es seien sonach möglichst billige, jedoch den speziellen lokalen Verhältnissen Rechnung tragende Kohlentarife auf jenen Bahnen einzuführen, wo solche heute noch nicht bestehen sollten. Die Bahnen erklären sich dagegen mit dem Verlangen der Enquete einverstanden, dass Tariferhöhungen erst nach 6 Wochen vom Tage der betreffenden Publikation in Kraft treten sollten. Unter der Voraussetzung, dass sämmtliche Eisenbahnunternehmungen und die Schifffahrtgesellschaften sich zum gleichen Vorgange verpflichten, wird die Annahme folgender Grundsätze beantragt:

1. Im inländischen Lokalanschluss- und Verbandsverkehr dürfen in der Regel auf einer und derselben Verkehrslinie, in derselben Ver-

kehrsrichtung und unter den gleichen Bedingungen für Güter und gleicher Art für kürzere Distanzen keine höhern Gesammttransportkosten als jene berechnet werden, welche, auf Grund der Tarife für die eben genannten Verkehre, für weitere Entfernungen resultiren. 2. Im Verkehre von einer ausländischen Station nach einer Station der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen darf der Gesammtfrachtsatz für einen Transportartikel unter den gleichen Bedingungen nicht niedriger sein, als der Frachtsatz nach derselben Bestimmungsstation von einer inländischen Station, welche bei dem Transport des ausländischen Gutes nach der betreffenden Bestimmungsstation berührt wird. 3. Bei Erstellung von Tarifen mit ermässigten Frachtsätzen für den Verkehr vom Auslande nach dem Auslande via Inland haben die inländischen Bahnen an dem Grundsatze festzuhalten, dass der Gesammtfrachtsatz von der der inländischen Grenzstation (Einbruchstation) nächstgelegenen in dem betreffenden Tarif aufgenommenen Auslandstation via Inland nicht billiger erstellt werden darf, als unter gleichen Bedingungen der Gesammtfrachtsatz im direkten Verkehr von der obgedachten inländischen Grenzstation (Einbruchstation) und ebenso von jeder andern auf der Transportroute des ausländischen Gutes gelegenen Inlandstation nach derselben ausländischen Bestimmungsstation. 4. Die vorstehend sub 1 — 3 aufgestellten Normen finden im Verkehre mit den Seehäfen, mit den Wasserumschlagplätzen, sowie in Konkurrenzverkehren gegen ausländische Transportwege keine Anwendung. 5. Bei Erstellung neuer Tarife ist nach obigen Grundsätzen vorzugehen; sofern in den bestehenden Tarifen Abweichungen von diesen Grundsätzen konstatirt werden, ist Abhilfe zu treffen. — Auf die vom Tarifkomitee weiter gestellten wichtigen Anträge kommen wir demnächst zurück.

Konzession der Lokalbahn Böhmisch-Kamnitz-Steinschönau.

Das „Reichsgesetzblatt" publizirt diese der Böhmischen Nordbahn ertheilte Konzession; dieselbe stimmt im allgemeinen mit den während der letzten Jahre ertheilten Lokalbahnkonzessionen überein, zeigt aber in den Bestimmungen über das Einlösungsrecht des Staates eine Abweichung. Im § 10 der Konzessionsurkunde heisst es nämlich:

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit einzulösen. Für die Ausübung des Einlösungsrechtes haben folgende Bestimmungen zu gelten: 1. Falls die Einlösung der Lokalbahn vor Ablauf des dritten Betriebsjahres erfolgt, hat der Einlösungspreis in der Zahlung des im Zeitpunkte der Einlösung noch nicht amortisirten Anlagekapitals zu bestehen. 2. Falls die Einlösung nach Ablauf des dritten Betriebsjahres erfolgt, werden zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen drei Jahre beziffert, hiervon wird das Reinerträgniss des ungünstigsten Jahres abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen zwei Jahre berechnet. Sollte sich jedoch der so ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens auf die Annuität erstrecken, welche zur viereinhalbprozentigen Verzinsung und zur Tilgung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagekapitals innerhalb der Konzessionsdauer nothwendig ist, so wird dieser Annuitätenbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt . . . Die Konzession ist bis zum 7. Januar 1963 ertheilt. Die Linie, welche im ganzen 4,5 km lang ist, ist vorläufig nur für den Güterverkehr zu betreiben.

Zwei Verordnungen des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Das „Reichsgesetzblatt" vom 15. d. M. enthält die Verordnungen über a) Abänderungen des Betriebsreglements, betreffend die Verfrachtung von Zündwaaren, dann von Petroleum und andern derartigen Artikeln, wobei der Versand in Steinzeuggefässen vorgesehen erscheint; b) Abänderung der Bestimmung in betreff des Transportes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen.

Die Krakauer Cirkumvallationsbahn.

Seitens der Nordbahn wurden in Krakau die technischen Vorarbeiten zur Tracirung der im Sinne des Uebereinkommens mit der Regierung herzustellenden sogenannten Cirkumvallationsbahn in Krakau zur unmittelbaren Verbindung der Nordbahn mit der Transversalbahn Skawina-Podgorze begonnen.

Beförderung von Schüblingen auf Eisenbahnen.

Das K. K. Handelsministerium hat die Frage, ob Kinder unter 2 Jahren auch nach Einführung des Militärtarifes für Schüblingtransporte die Fahrgebühren-Befreiung geniessen, in einer an das K. K. Ministerium des Innern gerichteten Zuschrift dahin beantwortet, dass zufolge § 10 letztes Alinea des Eisenbahnbetriebs-Reglements für Kinder, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf den Plätzen ihrer Angehörigen mitfinden, keine Fahrgebühr zu leisten ist; demzufolge steht es den Bahnverwaltungen nicht zu, die obenerwähnte reglementarische Bestimmung hinsichtlich der Schubtransporte eigenmächtig auszuschliessen.

Separatzüge für Massenbeförderung.

Die jüngste Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wurde der „N. Fr. Pr." zufolge von den Vertretern der Ungarischen Staatsbahnen dazu benutzt, im privaten Wege über die Frage der Einführung eines allgemeinen Spezialtarifs für Separatzüge bei Massenbeförderungen Rücksprache zu pflegen. Die Vertreter Süddeutscher Bahnverwaltungen äusserten sich der Frage gegenüber zustimmend, da durch einen gemeinsam festgestellten Tarifsatz die schädliche Konkurrenz in dieser Frage hintangehalten würde. Für die Linien der Ungarischen Staatsbahnen gewährt das Ungarische Kommunikationsministerium derzeit im allgemeinen einen 60 pCt. Nachlass. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft gewährt bei einer Theilnehmerzahl von 150 Personen 50 pCt., bei einer solchen von 200 Personen 60 pCt. Nachlass. Man hofft nun, dass auch die übrigen inländischen Bahngesellschaften diesen Prozentsatz annehmen werden und dass derselbe nach Schluss der Ausstellung als Basis zur Festsetzung eines normalen Spezialtarifs dienen werde. Sobald dieser von den Ungarischen, den gemeinsamen und den Oesterreichischen Anschlussbahn-Verwaltungen im Prinzipe angenommen sein würde, beabsichtigt man Ungarischerseits, die Verwaltungen Deutscher Eisenbahnen zur Aufstellung eines diesbezüglichen Verbandstarifs einzuladen, eventuell wenn eine solche Einigung nicht im kurzen Wege durchzuführen wäre, die Frage für die Tagesordnung der nächstjährigen, nach Stuttgart einberufenen Generalversammlung des Vereins in Antrag zu bringen.

Allgemeines Tarif-Auskunftsbüreau in Budapest.

Wegen Errichtung eines solchen fanden beim Kommunikationsministerium Berathungen statt, an welchen sich die Vertreter der Handels- und Gewerbekammer betheiligten. Seitens der Börse wurde die unentgeltliche Ueberlassung der hierfür erforderlichen Lokalitäten erklärt. Die Konferenz kam zu keinem definitiven Beschlusse. Die Entscheidung wird dem Kommunikationsminister vorbehalten, welcher dieserhalb noch mit den Bahnverwaltungen konferiren will. Es wäre allerdings zweckmässiger gewesen, wenn diese gleich an den ersten Konferenzen der Handelsvertreter theilgenommen hätten.

Zollfreie Rückbeförderung von Privatdecktüchern.

Laut den Oesterreichischen Zollvorschriften sind Privatdecktücher, die auf dem Hinwege verwendet und im Frachtbriefe aufgenommen wurden, auf dem Rückwege wieder mit einem Frachtbriefe, jedoch gebührenfrei abzufertigen. Nun unterlassen es aber häufig die Versender solcher Decktücher ins Ausland, dieselben mit Vormerkscheinen behufs der zollfreien Rückkehr zu versehen, in welchem Falle die Grenzzollämter solche Decktücher zur Zollbehandlung an ein Inlandszollamt verweisen, welche letztere zumeist die Verzollung vorschreiben. Dem kann aber dadurch vorgebeugt werden, wenn der Absender mit Unterfertigung seines Namens auf dem Frachtbrief des Hinwegs die Klausel zusetzt: „Ersuche die Decktücher beim Austritt aus Oesterreich in Vormerk zu nehmen, damit selbe zollfrei zurückkehren können." Die Bahnorgane wurden angewiesen, die Parteien auf diese Vorsichtsmassregeln aufmerksam zu machen.

Beschluss hinsichtlich der Lokalbahntarife.

Die internationale Eisenbahnkonferenz in Brüssel hat bekanntlich beschlossen, dass hinsichtlich der genannten Tarife der Grundsatz festgehalten werden möge, dass dieselben niemals niedriger zu halten seien, als die etwaigen bestehenden internationalen Tarife auf jenen Strecken. Lässt sich auch im Prinzipe und im Interesse des lokalen Verkehrs, dem die Lokalbahnen vor allem zu dienen haben, nicht läugnen, dass jenes Prinzip das Lokalbahnwesen überhaupt kräftigen und den Verkehr auf denselben beleben wird, so sind doch die Konkurrenzverhältnisse, in welchen die einzelnen Lokalbahnen, namentlich in Oesterreich-Ungarn, mit den Hauptbahnen wie mit Schifffahrtstransport-Anstalten stehen, so verschieden und die Tarifstellungen so beeinflussender Art, dass die Aufrechterhaltung dieses Prinzips für alle Fälle kaum durchführbar erscheinen dürfte.

Central-Tarifbüreau.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat die dankenswerthe Idee angeregt, ein solches Büreau nach dem Muster des Central-Abrechnungsbüreaus zu gründen. Die gegenwärtige Gepflogenheit, die Verbandstarife in Konferenzen zu regeln, ist mit vielfachen Kosten und Uebelständen verbunden, ohne ihren Zweck vollkommen zu erreichen. Die Vertreter der einzelnen Verbandsverwaltungen werden zu häufig nach den verschiedenen Stationen der vorzugsweise dabei interessirten Verwaltung einberufen und sind selten zur definitiven Abgabe ihrer Stimme ermächtigt; dadurch wird eine Verschleppung der oft wichtigen Tariffragen hervorgerufen, welcher nunmehr durch ein ständiges Tarifbüreau vorgebeugt werden soll, über dessen

Opportunität und Einrichtung noch die Aeusserungen der Bahndirektionen gewärtigt werden.

Die neuen Kohlenpreise für Wien.

Die Ferdinands-Nordbahn gibt in der für Tarifpublikationen vorgeschriebenen offiziellen Form bekannt, dass die neuen Kohlentarife am 1. Oktober zur Einführung gelangen werden. Der neue Frachtsatz stellt sich der „N. Fr. Pr.“ zufolge für die Ostrauer Kohle von der Grube bis nach Wien (bei einer Distanz von 279 km) auf 38,3 kr. pro 100 kg; der gegenwärtig geltende Satz, welcher am 15. September 1884 in Wirksamkeit trat und damals eine Ermässigung von 8,6 kr. brachte, beträgt 49 kr. Mit 1. Oktober tritt also für die Strecke von den Ostrauer Gruben bis Wien eine Tarifreduktion von 10,7 kr. in Kraft. Die Ostrauer Kohle wird fast ausschliesslich für Industriezwecke verwendet. Im Haushalte wird Oberschlesische Kohle gebrannt, welche zum grössten Theile in Oderberg eintritt; hier kommt also die Fracht für die Strecke Oderberg-Wien, welche 276 km lang ist, in Betracht. Der neue Satz für die Strecke Oderberg-Wien beläuft sich auf 39,1 kr. pro 100 kg und erscheint gegenüber dem noch geltenden Frachtsatze von 49,5 kr. um 10,4 kr. niedriger. (Die gesammte Fracht von den Oberschlesischen Gruben bis Wien [etwa 391 km] berechnet sich heute nach Berücksichtigung des Agios mit rund 59 kr. und wird vom 1. Oktober ab rund 49 kr. betragen.) Sowohl für Ostrauer als für Oberschlesische Kohle wird also vom 1. Oktober an eine Frachtermässigung von etwas mehr als 10 kr. oder circa 20 pCt. eintreten. Die Tarifermässigung wird bis auf einen kleinen Bruchtheil in den Kohlenpreisen voll zum Ausdruck kommen; dieselben werden nämlich durchwegs um 10 kr. herabgesetzt werden. Nach Abschlag der Tarifermässigung werden sich die Kohlenpreise für die massgebenden Kategorien folgendermassen stellen:

	loco Nordbahnhof, franko Waggon	ab Rutsche und inkl. Verladung in das Strassenfuhrwerk
	pro 100 kg	
Ostrauer Prima-Stückkohle .	fl. 1,— bis fl. 1,04	fl. 1,07 bis fl. 1,10
„ Prima-Kleinkohle .	„ 0,77 „ „ 0,80	„ 0,79 „ „ 0,82
Oberschles. Prima-Stückkohle	„ 1,— „ „ 1,04	„ 1,07 „ „ 1,12
„ Prima-Kleinkohle	„ 0,79 „ „ 0,82	„ 0,81 „ „ 0,84

Die Kartelle für die Galizische Transversalbahn.

Die von der Carl-Ludwigbahn mit der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vereinbarten Abänderungen des bestehenden Kartells wurden dem Handelsministerium zur Genehmigung vorgelegt. Durch diese Vereinbarungen werden die Tarife nicht alterirt; die Aenderungen erstrecken sich blos auf die Theilung des Verkehrs und die Verrechnung zwischen den betheiligten Bahnen. Das neue Uebereinkommen enthält zwar einige Vortheile für die Galizischen Staatsbahnen, nichtsdestoweniger jedoch werden durch dasselbe gewisse Härten, die das Kartell bisher für die Carl-Ludwigbahn hatte, beseitigt, so dass ein günstiger Einfluss auf die Erträgnisse dieser Bahn zu gewärtigen ist.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Beilegung der Karolinenfrage versetzte die Börse anfangs der Woche in gute Stimmung, von welcher sie zu deren Ende durch den Ostrumelischen Aufstand wieder aufgeschreckt wurde. Darunter litten Nordbahn (2330), Carl-Ludwig (235,25), Elbethal (160,25) und Staatsbahn (288,75). Günstigere Einnahmen poussirten die Südbahn auf 137, während Lemberg-Czernowitz aus den bekannten Ursachen sich auf 229,75 behauptete. Das Geschäft wendete sich den Prioritäten der jungen Bahnen zu, welche zu den gegenwärtigen Koursen noch mit 5 pCt. rentiren.

Ungarische Nordosteisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Einnahmen des Berichtsjahres weisen gegenüber denjenigen des Vorjahres eine Zunahme von 56 989 fl. nach, was um so beachtenswerther ist, als das Berichtsjahr im allgemeinen nicht dazu angethan war, dem Bahnbetriebe einen erheblicheren Aufschwung zu bringen. Durch thunlichste Beschleunigung der Expedition und durch Ermässigung der Frachtsätze und hierdurch veranlasste Vermehrung der Züge und deren rascheren Verkehr sind in den betreffenden Betriebszweigen grössere Kosten verursacht worden. Ferner zeigt sich unter dem Titel „Neuherstellungen“ infolge der nothwendig gewordenen Erweiterungen und Ergänzungen gegen das Vorjahr eine Erhöhung der Ausgaben um 101 830 fl.; ausserdem wurde das Verhältniss der Einnahmen zu den Ausgaben durch die fortgesetzte Auswechselung der hölzernen in eiserne Brücken beeinflusst. Die angeführten Umstände erklären es, dass die Betriebsrechnung bei einer Bruttoeinnahme von 2 977 454 fl. nur einen Ueberschuss von 441 446 fl. ergibt. Die Lokalbahn Szatmár-Nagybánya, welche erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1884 dem Betriebe übergeben wurde und deren Betrieb von der Ungarischen Nordostbahn geleitet wird, ergab einen Betriebsüberschuss von 27 643 fl. und wird auf den Verkehr der Hauptbahn einen belebenden Einfluss ausüben.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 797 998 fl. (gegen 752 020 fl.) oder pro Kilometer 1 380 fl. (gegen 1 301 fl.), aus dem internen Frachtverkehre 879 917 fl. (gegen 915 094 fl.) oder pro 1 km 1 523 fl. (gegen 1 583 fl.), aus dem Exportverkehr 718 982 fl. (gegen 714 827 fl.) oder pro 1 km 1 244 fl. (gegen 1 237 fl.), aus dem Importverkehr 301 859 fl. (gegen 330 006 fl.) oder pro 1 km 522 fl. (gegen 571 fl.) und aus dem Transitverkehre 172 533 fl. (gegen 119 140 fl.) oder pro Kilometer 298 fl. (gegen 206 fl.), in Summa 2 871 289 fl. (gegen 2 831 087 fl.) d. i. pro Kilometer 4 967 fl. (gegen 4 898 fl.). Der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr partizipirt an den Betriebseinnahmen mit 27,8 pCt. (gegen 26,6 pCt.) und der Frachtverkehr mit 72,2 pCt. (gegen 73,4 pCt.). Befördert wurden 747 673 Reisende (gegen 721 286), pro Bahnkilometer 1 288 (gegen 1 249), der durchschnittlich von jeder Person zurückgelegte Weg betrug 53,7 km (gegen 52,4 km), an Gepäck und Eilgut wurden 5 019 t (gegen 4 516 t) befördert. Im Waarenverkehre betrug die beförderte Last 578 624 t (gegen 583 330 t) oder pro Kilometer 1 001 t (gegen 1 009 t), jede Tonne durchlief durchschnittlich 112,5 km (gegen 114,5 km) und brachte durchschnittlich 3,18 kr. (gegen 2,95 kr.) ein. An verschiedenen Einnahmen wurden noch und zwar für Pachtzins, Wagenmiethen, Depeschen etc. 77 199 fl. (gegen 59 389 fl.) nachgewiesen. Die Gesammteinnahme stellt sich demnach auf 2 948 488 fl. (gegen 2 890 476 fl.) oder pro Kilometer Bahnlänge auf 5 102 fl. (gegen 5 000 fl.) und pro Zugkilometer auf 2,30 fl. (gegen 2,76 fl.).

Die Ausgaben beliefen sich auf 2 355 375 fl. (gegen 2 170 950 fl.) oder pro Bahnkilometer auf 4 076 fl. (gegen 3 757 fl.) und pro Zugkilometer auf 1,84 fl. (gegen 2,01 fl.). Dieselben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 110 618 fl. (gegen 111 986 fl.) d. i. pro Kilometer 191 fl. (gegen 194 fl.), auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 912 207 fl. (gegen 918 637 fl.), pro Kilometer 1 579 fl. (gegen 1 590 fl.), auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 562 871 fl. (gegen 538 512 fl.), pro Kilometer 974 fl. (gegen 932 fl.), auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 564 538 fl. (gegen 505 834 fl.), pro Zugkilometer 0,440 fl. (gegen 0,469 fl.) und auf verschiedene Ausgaben mit 205 141 fl. (gegen 95 981 fl.); in diesen letzteren sind für Neubauten 122 432 fl. enthalten und resultirt hieraus die schon erwähnte Mehrausgabe von 101 830 fl. Der Ueberschuss bezifferte sich auf 593 113 fl. (gegen 719 526 fl.) und es betrugen die Ausgaben 80 pCt. (gegen 75 pCt.) der Einnahmen. Berücksichtigt man die vorerwähnte Summe für Neubauten, welche unter den verschiedenen Ausgaben verrechnet sind, so hebt sich der Betriebsüberschuss auf 715 545 fl. (gegen 740 128 fl. im Vorjahre). Die Differenz zwischen dem jährlichen Staatsgarantie-Betrage zuzüglich des Goldagios, der Zinsen und Amortisation der 5 pCt. Goldobligationen und dem Betriebsüberschusse betrug 2 620 983 fl. in Silber und die Staatsgarantie zur Verzinsung und Tilgung der Investitionsanleihe betrug 130 654 fl. in Gold.

Ueber die so wichtige Frage über den Ausbau und den Betrieb von im Gebiete der Nordostbahn gelegenen Sekundärbahnen wurde in einer ausserordentlichen Generalversammlung verhandelt und beschlossen, dass, nachdem die Gesellschaft den Betrieb der Szilágyer Komitats-Bahn und der Linie Taraczköz-Teresel nicht anders als auf Rechnung der Interessenten zu übernehmen beabsichtigt, und die Betriebsübernahme auf dem Ungarischen Theil der Munkács-Stryer Eisenbahn — wenngleich ohne gesonderte Verrechnung — auf Grund eines Vertrages geschieht, welcher selbst für den Fall des Vorkommens aussergewöhnlicher Auslagen die Betriebsbilanz der Nordostbahn vor bedeutenderen Einbussen schützt, der Direktion die Ermächtigung zu ertheilen, die Betriebsverträge auf der erwähnten Basis abzuschliessen, mit dem Zusatze, die abzuschliessenden Verträge s. Z. der Generalversammlung vorzulegen und die Abrechnungs-Ergebnisse von den Schlussrechnungen der Nordostbahn getrennt jährlich den ordentlichen Generalversammlungen mitzutheilen.

Aus Bayern.

Neustadt a/S.-Bischofsheim.

⊙ Nachdem am 21. September unter zahlreicher Betheiligung von Gästen und technischen Beamten der Generaldirektion die erste offizielle Probefahrt auf der neuen Sekundärbahn von Neustadt a/S. nach Bischofsheim stattgefunden hatte, wurde nunmehr vom 21. d. M. ab diese Bahnstrecke dem öffentlichen Verkehr übergeben mit den Stationen und Haltestellen:

	km		km
ab Neustadt a/S.		Schönau	11
Brendlorenzen . . .	2,1	Wegfurt	13,2
Schweinhof	4,9	Unterweissenbrunn	17,5
Kollertshof	7,7	Bischofsheim . . .	19,15

Die Beamten der Generaldirektion sprachen über die Anlage, den Bau und die Stationsgebäude ihre volle Zufriedenheit aus. Herr Sektionsingenieur Ferchel, welcher die erste Sekundärbahn von Gemünden nach Hammelburg baute, leitete auch den Bau der Strecke von Neustadt a/S. nach Bischofsheim. Der Be-

trieb wird nach denselben Normen wie bei der erwähnten Sekundärbahn erfolgen. Die neue Strecke, welche im Juni vorigen Jahres begonnen wurde, führt in westlicher Richtung durch den schönen, waldumsäumten, fast 20 km langen Grund des in die Saale mündenden Flüsschen Brend. — Es ist hiermit ein seit einem Jahrzehnt heiss ersehnter Wunsch der Rhönbewohner in Erfüllung gegangen. Seit Beginn des Bahnbaues haben sich die schlimmen Verhältnisse der Rhönbewohner durch Arbeitsleistung zum Theil wenigstens erheblich gebessert. Aber auch für die Zukunft wird durch grosse Steinbrüche, bessere Ausnutzung der Waldungen u. s. w. einem grossen Theil der ärmeren Bevölkerung ein beständiges gutes Auskommen gesichert. Der erste Ort, den die Bahn von Neustadt a/S. aus berührt, ist das grosse Dorf Brendlorenzen, in einer fruchtbaren Thalebene, mit einer uralten Kirche, die im Jahre 770 von König Karlmann dem Stift Würzburg geschenkt wurde. Bald hinter dem Dorfe zeigt sich rechts der ansehnliche Schweinhof. Hier soll Karl der Grosse einen Thierzwinger gehabt haben. Weiter zeigt sich links Burgwallbach, dann kommen die Ortschaften Schönau, Wegfurt und Unterweissenbrunn, bis man dann in dem alten Städtchen Bischofsheim ankommt. Eine herrliche Aussicht auf die hohe Rhön bis Fladungen und den Kreuzberg hat man fast auf der ganzen Fahrt. Sehr wünschenswerth wäre noch, wenn die Fortsetzung der Bahn von Bischofsheim nach Gersfeld und damit an die Preussischen Bahnen bald Verwirklichung finden würde.

Rumänische Eisenbahnbauten.

Zu der in No. 68 S. 853 d. Ztg. unter „Verschiedenes" angeführten Notiz in betreff Baues der Linie Bukarest-Fetesci-Czernawoda wird uns mitgetheilt, dass der Bau dieser Linie schon seit zwei Monaten von beiden Seiten in Angriff genommen ist. Gleichzeitig wollen wir berichtigend bemerken, dass die Linie Czernawoda-Küstendsche (Constantza) schon seit 3 Jahren (seit 10. November 1882) im Besitze des Rumänischen Staates sich befindet.

Ausser dem Bau der genannten Linie ist der Bau der Linien Costesti-Turnu Magureli, Golesti-Campulung und Berlad-Vaslui heuer in Angriff genommen worden, und werden selbe, die Linie Bukarest-Czernawoda und Faurei-Fetesci (Czernawoda) ausgenommen, sicher nächstes Jahr fertig werden.

Aus Frankreich.

Annemasse-Schweizer Grenze.

Diese Eisenbahn ist der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft vorläufig auf Grund der Konvention vom 26. Mai bezw. 9. Juli 1883 konzessionirt worden; die zwischen dieser Gesellschaft und dem Kanton Genf abgeschlossenen Uebereinkommen vom 27./30. Oktober 1883 und Vertrag vom 6./7. März 1885 bezüglich des Baues und Betriebes der weiteren Strecke ab Genf (Vollandes) bis zur Französischen Grenze wurden genehmigt.

Paris-Lyon-Mittelmeer.

Am 31. August wurden nachgenannte drei Linien dem öffentlichen Verkehr übergeben: Crest-Dié mit 37,39 km, Firminy-Annonay mit 64,89 km und Pertuiset (Fraisse Unieux) nach St. Just s. Loire mit 16,16 km.

Nordbahn.

Am 1. September wurde die 40,56 km lange Strecke Maubeuge-Fourmies für den Betrieb eröffnet.

Grosse Pariser Gürtelbahn.

Das Syndikat dieser Bahn hat neuerdings die Genehmigung zur Inbetriebsetzung der 1,76 km langen Strecke Palaiseau-Villeneuve-St. Georges erhalten.

Konzessionen.

Der Bau folgender drei Bahnlinien ist als im öffentlichen Interesse liegend erklärt worden:

1. einer Bahn von Draguignan nach Meyrargues. Es ist zugleich die zwischen dem Staat und der Marseiller Gesellschaft für gewerblichen und kaufmännischen Kredit unterm 23. Juli dieses Jahres getroffene Vereinbarung bezüglich endgültiger Konzessionirung der Linien Draguignan nach Meyrargues und nach Grasse, sowie bezüglich einer erforderlichen Falles zu gewährenden Konzession der Linien von Grasse nach Nice (Nizza) (oder nach Cannes), von Digne nach Draguignan über St. André, und von St. André nach Nice genehmigt worden;

2. einer schmalspurigen Lokalbahn Bourges-Dun sur Auron von 30,75 km Länge, für welche die „Société générale des chemins de fer économiques" die Konzession erhalten hat. Das für die erste Anlage (ohne Grunderwerb) nothwendige Kapital ist auf 1 765 950 Frcs. veranschlagt worden, der Grunderwerb auf 705 000 Frcs. Die für die Staatskasse erwachsende Ausgabe darf einen Betrag von höchstens 49 000 Frcs für ein Jahr erreichen;

3. einer schmalspurigen Lokalbahn von Le Mans nach St. Denis d'Orques, welche dem Civilingenieur Faliès zu Paris konzessionirt worden ist. Der Maximalbetrag an Anlagekapital für die erste Anlage ist 2 724 000 Frcs., der feste Zuschuss auf 29 500 Frcs. pro Kilometer und der der Staatskasse erwachsende Ausgabebetrag auf höchstens 54 480 Frcs. pro Jahr bestimmt worden. („Moniteur des intérêts matériels.") St.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Am 7. September wurde die neue Linie Bicherasio-Bargi dem öffentlichen Verkehr übergeben, nachdem sie am 28. August von Vertretern der Regierung und des Mittelmeernetzes amtlich abgenommen worden.

Am 10. September erfolgte die amtliche Abnahme und am 19. September die Inbetriebsetzung der Strecke Ivrea-Donnaz, gleichfalls dem Mittelmeernetz zugehörig.

Am 12. September wurde die Linie Treviso-Motta des Adrianetzes dem öffentlichen Verkehr übergeben und zwar mit folgenden Stationen resp. Haltestellen: Spercenigo H., S. Biasio, Fagaré H., Ponte di Piave, Rustignè H., Oderzo, Gorgo H. und Motta. Die mit H. bezeichneten Punkte dienen nur dem Verkehr von Personen, Gepäck und Hunden, die Haltestelle Rustignè sogar nur dem beschränkten Verkehr mit gewissen Stationen des Adrianetzes.

Ausser vorgenannten Linien gelangten noch zwei einzelne Zwischenstationen zur Betriebseröffnung, und zwar beide auf dem Mittelmeernetz, nämlich auf der Linie Empoli-Chiusi zwischen Ponte a Elsa und Castelfiorentino am 15. September die Station Granaiolo, während auf der Linie Pisa-Rom zwischen Orbetello und Chiarone die Station Capalbio bereits am 11. September in den Verkehr eingezogen werden konnte.

Am 15. September wurde die Strecke Castelraimondo-Matelica der Linie Macerata-Albacina eröffnet.

(„Monitore delle strade ferrate.") St.

Amerikanische Korrespondenz.

Theeverkehr.

In neuerer Zeit hat eine sehr bedeutende Konkurrenz für diesen Verkehr stattgehabt zwischen der Northern Pacificbahn und der Union Pacificbahn, indem jede die kürzeste Transportzeit zwischen dem Pacific und Chicago erstrebte. Nachdem die erstere einige mit Thee beladene Züge mit grosser Schnelligkeit durchgeführt hatte, suchte letztere dieselbe in Verbindung mit der Central Pacificbahn zu übertreffen. Beide Verwaltungen haben jetzt 3 Theezüge mit grösserer Geschwindigkeit, als die der Personenzüge durchgeführt, deren erster 4 Tage 22 Stunden 40 Minuten, deren zweiter 4 Tage 13 Stunden und deren dritter 4 Tage 13 Stunden 10 Minuten für die Tour S Francisco-Chicago gebrauchte. Dies sind die schnellsten für Gütertransporte bekannten Fahrzeiten, aber es ist schon ein vierter Zug unterwegs, der die drei ersten wiederum an Schnelligkeit übertreffen soll. Die regelmässige Fahrzeit für Personenzüge beträgt 4 Tage 16 Stunden. („Chicago Inter-Ocean" v. 15. Aug.)

Die Northern Pacificbahn fuhr ihren ersten Theezug von Tacoma nach Newyork = 3 378 Miles oder 5 440 km ebenfalls sehr schnell durch, nämlich in 8 Tagen 4 Stunden.

Schiffseisenbahn in Neu-Schottland.

Nach einer Depesche aus Bangor interessiren sich jetzt hervorragende Männer der Eisenbahn- und Schifffahrts-Branche für ein Unternehmen, dessen Ausführung eine Umwälzung in dem Küstenverkehr und eine Entwickelung der Hilfsquellen der nördlichen Küstenländer von Neu-Braunschweig und der Prince Eduards-Insel zur Folge haben wird. Es ist dies der Bau eines Schiffskanals über die Landenge zwischen der Northumberland-Strasse und der Chignecto-Bay, dem nördlichen Zweige des Fundy-Meerbusens, wodurch die Reise vom Nordufer der Prince Eduards-Insel nach Boston oder einem anderen östlichen Hafen der Vereinigten Staaten um 300 Miles abgekürzt werden würde. Auf dem natürlichen Wege müssen die vom St. Lawrence-Busen abgehenden Schiffe einen Umweg um Neu-Schottland herum machen und es ist dies ein grosses Hinderniss, nicht allein wegen der Entfernung, sondern auch wegen der Gefahr für die Schifffahrt längs der felsigen Küste.

Die Arbeiten für die Bahn haben bereits begonnen und einen guten Fortgang genommen. Oberster Ingenieur ist John Fowler, welcher die Untergrundbahn in London gebaut hat und gegenwärtig auch bei der Brücke über den Firth of Forth thätig ist. Ein Londoner Konsortium beschafft nach abgeschlossenem Vertrage das erforderliche Geld für das Unternehmen.

Central-Verkehrsverband.

Auf der am 14. August beendeten Konferenz wurde Osland Smith, Präsident der Cincinnati-, Washington- und Baltimore-

Bahn als Kommissar und als dessen Assistent J. W. Midgelay erwählt. Beschlossen wurde ferner, die bestehenden bezüglichen Pools aufrecht zu erhalten und Theilung des Verkehrs nach der Bruttoeinnahme, nach den event. noch schiedsrichterlich festzustellenden Prozentsätzen, vom 1. August cr. einzuführen und an der am 17. Juli d. J. angenommenen Basis der Tarife von 20 Cts. pro 100 Pfd. Getreide von Chicago nach der Ostküste festzuhalten.

Texas-Verkehrsverband.

Der für diesen Verband beschlossene Verkehrs-Theilungsvertrag (pool) ist nun von J a y G o u l d für die Missouri-Pacificbahn und die Texas- und Pacificbahn und den Vertretern der übrigen betheiligten Linien unterzeichnet. Der Vertrag ist vom 1. September cr. ab auf 5 Jahre abgeschlossen, Rücktritt steht jedem Mitgliede nach einem Jahre mit 60 tägiger Kündigung frei.

Personen-Fahrpreise.

Am 16. August haben die Newyork-Centralbahn und die West-Shorebahn (welch' letztere von der ersteren angekauft werden soll) ihre Lokal-Personengelder, welche auf 1 Cts. pro Mile seit längerer Zeit heruntergesetzt waren, auf den früheren Satz von 2 Cts. erhöht.

Hohe Entschädigung.

Im Distrikts-Gerichtshof zu Wyandotte County, Kansas, sprach die Jury einstimmig dem früheren Bremser Cone eine von der Atchison-, Topeka- und Santa Fé-Eisenbahngesellschaft zu zahlende Entschädigung von nicht weniger als 50 000 D. (= 207 500 ℳ) zu, nachdem bei einer früheren, im vergangenen Winter stattgehabten Gerichtssitzung die Jury nicht hatte zur Einstimmigkeit kommen können. Der Kläger hatte bei einem Personenzuge, dem auf der Station Newton ein Personenwagen hinzugefügt werden sollte, die Zugleine zu ordnen und war hiermit noch beschäftigt, als der Zugführer, der sich über Fertigstellung des Zuges zu vergewissern unterliess, das Abfahrtszeichen gab. Cone wurde infolge dessen zwischen die Wagen geworfen, auf eine lange Strecke mitgeschleift und auf schreckliche Weise verstümmelt.

Panama-Eisenbahn im Jahre 1884.

Diese über die Landenge von Panama führende Bahn (Aspinwall-Panama) von 48 Miles = 77 km Länge hat ein Aktienkapital von 7 000 000 D.

Die Betriebsresultate gestalteten sich besonders günstig durch die Transporte, welche der Bau des Interoceanischen Kanals, ihres demnächstigen Konkurrenten, veranlasste.

Es wurden befördert:

	1884	gegen 1883
Personen	515 520	+ 69,6 pCt.
Güter . . . t	287 243	+ 33,1 „
Eingenommen wurden:		
für Güter . . . D.	2 693 079	+ 31,3 pCt.
„ Personen . . . „	443 087	+ 26,4 „
„ Post u. s. w. . . „	26 164	+ 21,8 „
Summa D.	3 162 330	+ 30,5 pCt.
Betriebsausgaben . . . „	1 743 377	+ 55,4 „
Nettoertrag D.	1 418 953	+ 8,9 pCt.
Bruttoeinnahmen pro Mile „	65 882	+ 30,5 „
Nettoeinnahmen „ „ „	29 562	+ 8,9 „
Prozente der Ausgaben . . .	55,1	+ 8,8

Die Erhöhung der Ausgaben ist vornehmlich veranlasst durch bedeutende Erneuerungen und Verbesserungen an der Bahn und den Betriebsmitteln.

An Dividenden wurden gezahlt 16 pCt. gegen 13⅓ pCt. in 1883 und 12½ pCt. in 1882. („Railr. Gaz.")

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von Hermann Claudius.

4. Die Mount Mc. Gregor Gebirgsbahn und Saratoga.

Der Fahrplan lehrte, dass wir sehr wenig Zeit übrig behielten, wenn wir noch an demselben Tage hinauf in das Gebirge fahren wollten. Hätten wir diesen Ausflug auf den anderen Tag verschoben, so kostete es uns 24 Stunden mehr in Saratoga oder wir hätten bei Nacht und Nebel durch das Mohawk Thal nach Buffalo fahren müssen. Deshalb beschlossen wir, sofort vom grossen Bahnhofe nach dem kleinen Gebirgsbahnhofe zu gehen, während ich unser Handgepäck mittelst der im Bahnhofsgebäude vertretenen Express Company auf gut Glück in das Columbian Hotel sendete, hoffend, man werde uns schon bis zur Rückkehr vom Gebirge ein Zimmer reserviren. Auch war das Wetter prachtvoll, wer konnte wissen, ob es morgen ebenso sein werde? Die grossen Regengüsse der vorhergehenden Tage hatten die Luft gereinigt, es war eine herrliche Fernsicht zu erwarten.

Ich machte mich demnach sofort mit meiner Gattin zu Fuss auf den Weg nach dem, wie man uns sagte, ganz in der Nähe liegenden Mount Mc. Gregor R. R. Depot, um den 3.45 N. abgehenden Zug zu erreichen.

Vom grossen Bahnhofe uns rechts wendend, gelangten wir nach wenigen Minuten auf den in keiner grossen Stadt der Vereinigten Staaten fehlenden Broadway; derselbe läuft ziemlich genau von Süden nach Norden und man dirigirte uns in letzterer Richtung. Unterschied sich die Strasse an diesem Kreuzungspunkte nicht sehr von anderen sauber gehaltenen Hauptstrassen, so änderte sich das Bild schon nach wenigen hundert Schritten. Sehr hübsche geräumige Cottages liegen rechts und links von dem mit prächtigen, grossen, ausgibig Schatten spendenden Bäumen aller Art bestandenen Broadway; man sieht auf den ersten Blick, dass diese von wohlgepflegten Gärten oder Grasplätzen umgebenen Cottages meist als Boardinghäuser für Badegäste dienen, einige mögen wohl auch von nur einer Familie bewohnt sein.

Wir gingen etwa 20 Minuten vom grossen Bahnhofe bis zu der Stelle des Broadway, wo eine auf der Ostseite befindliche Tafel anzeigte, dass wir unser Ziel erreicht hätten. Rechts zweigte ein Holzgang ab, welcher nach dem dicht am Broadway liegenden Miniaturbahnhofe führte. Derselbe ist ganz nett gebaut; er enthält ein Wartezimmer für Damen, eines für Herren und auch im Freien kann man, gegen die Sonnenstrahlen geschützt, bequem sitzen. Eine Dame verkauft die Billete und besorgt den Telegraphendienst.

Es stand kein Zug auf den Schienen und ich hätte gern die Spurweite gemessen, konnte aber nicht auf das Gleise gelangen, weil ein hohes Drahtgitter das Bahnhofsgebäude vom Gleise abschliesst und die Thüre versperrt war. Ich nahm jedoch später 2 Mal genaues Mass und fand von Mitte zu Mitte der Schienenköpfe stets 38, demnach im Lichten etwa 36 Englische Zoll. Die Schienen sind dem Anscheine nach von demselben Gewichte wie jene der Hochbahnen Newyorks, also 70—80 Pfund pro Yard von 36 Engl. Zoll schwer. Die Schwellen sind leicht und augenscheinlich gar nicht antiseptisch behandelt, liegen aber sehr dicht, nur 20 Zoll von einander entfernt.

Wie ich bereits im Eingange erwähnte, kostet ein Exkursionsticket (tour und retour) hinauf bis zum Ende der Bahn 1 Dollar. Die ganze Länge soll 10½ Engl. Meilen betragen, ausserdem sind 2½ Engl. Meilen Seitengleise vorhanden. Die Bahn ist, bis auf einzelne Weichen, eingleisig gebaut. Die Länge der Schwellen, welche ich nicht gemessen habe, soll 8 Fuss Engl. oder 3 Fuss mehr betragen, als bei anderen schmalspurigen Bahnen. Es sind drei Lokomotiven, vier sogenannte Drawing-room und zwei offene, nur mit einem Sonnendache versehene Waggons für Passagiere vorhanden, ausserdem Gepäckwagen u. s. w.

Die kleine Beschreibung, welche man gratis auf dem Bahnhofe bekommt, besagt, dass die Bahn von Privatleuten, welche alle Aktien besitzen, gebaut wurde, und in jeder Beziehung eine Musterbahn ihrer Art, was Bequemlichkeit und Sicherheit für die Passagiere betrifft, werden solle.

Es ist wohlgethan, so zu sprechen, und nicht zu behaupten, dass jene Absicht bereits erreicht sei.

Die „Gesellschaft" besitzt 1 020 Acres Landes auf dem Gebirge und hat dort bereits ein Hôtel erbauen lassen. Sie ladet zum Kaufe von Baugründen ein und stellt nur die Bedingung, dass keine Cottage weniger als 1 500 Dollar koste. Es wird behauptet, dass mit einem Anlagekapitale von 2—3 000 Dollar jährlich 20 bis 30 pCt. verdient werden können.

Die Spitze des Gebirges, wohin die Bahn führt, soll gegen 1 300 Fuss über dem flachen Lande der Umgebung erhaben sein und je nach der Richtung soll man eines Fernblickes von 40 bis 120 Engl. Meilen geniessen.

Im März 1882 begann man den Bau und bereits im Juli desselben Jahres liefen die Waggons bis zum Gipfel. Nach einer horizontalen Strecke von 6 Engl. Meilen beginnt die Steigung, welche 212 Fuss pro Engl. Meile betragen soll. Die Horizontale ist natürlich nicht absolut, ich bemerkte stets eine geringe Steigung, demnach stimmt die Angabe ziemlich gut, denn 10,5 bis 11 Engl. Meilen ist die Bahn lang (die offizielle Beschreibung gibt $10^1/_2$, eine andere Quelle 11 Engl. Meilen an). Also 5 Meilen Steigung × 212 Fuss = 1 060 Fuss Höhe = 1 : 24 bis 25.

Der Hauptunternehmer heisst W. J. Arkell und ist aus Canajoharie, Newyork. Der Berg oder besser das Gebirge trägt seine Benennung zu Ehren des Erbauers der ersten Fahrstrasse von Saratoga zum Gipfel, Duncan Mc. Gregor.

Die Bahn war in den ersten Jahren wenig bekannt und erlangte erst in diesem Jahre eine Weltberühmtheit. Bankier Drexel besitzt eine Cottage dicht am oberen Terminus und in dieser Cottage starb bekanntlich General Ulyses S. Grant.

Dicht neben dem kleinen Bahnhofe in Saratoga führt das kurrente Gleis der Lake George and Lake Champlain Section der Delaware and Hudson Canal Co. R. R. vorüber, es war demnach ein Leichtes, den Kranken aus dem grossen Salonwaggon in den kleineren Gebirgswaggon zu bringen. Der Sarg konnte später ebenso leicht von einem Gleise zum anderen getragen werden.

Mr. Drexel will seine Cottage der Nation schenken und es soll Mount Mc. Gregor zu einem ähnlichen Wallfahrtsorte umgestaltet werden, wie es z. B. Washington Headquarters in Newburgh ist.

3.25 N., fahrplanmässig, kam der Zug vom Berge herab im Bahnhofe zu Saratoga an. Der Zug bestand aus einem sogenannten Drawing-room car und aus einem offenen Waggon. Die Drawing-room cars sind ganz ähnlich gebaut, wie Amerikanische Eisenbahnwaggons, allgemeine Klasse, überhaupt, nur sind natürlich keine Klosets und Eiswasserbehälter vorhanden. Die offenen Waggons sind sehr primitiv, ja hässlich, man besteigt sie durch die Frontthüren, nicht von seitwärts, wie die offenen Waggons der Coney-Island Bahnen. Die Ueberschrift der Waggons lautet: Saratoga-Mount Mc. Gregor and Lake George R. R. Co.

Es hatte sich ein recht zahlreiches und selbstverständlich grösstentheils echtes Badepublikum zusammengefunden. Das Publikum unseres Waggons war, wie es in Modebädern gleich Saratoga überall der Fall zu sein pflegt, anscheinend vollständig gesund, dass es sich schon den Strapazen einer Bergfahrt aussetzen konnte und die Damen erschienen meist in kostbaren Toiletten, welche zu beurtheilen meine Gattin befähigter war als ich. Es blies ein recht scharfer Wind und da ich selbst den „Kranken“ bezüglich des Fensteröffnens nicht traute, eilte ich zuerst, die Bank an der Frontthüre, der Lokomotive zugekehrt, zu erobern. Es gelang und obwohl sie wegen der Thüre etwas schmal ist, waren wir gegen Zug und Staub vollkommen gedeckt. Die beiden Waggons waren überfüllt und es wurden nicht nur die Fenster, sondern auch die Thüren des Drawing-room cars geöffnet.

3.45 N. fuhr der Zug ab, blieb aber unweit des Aufnahmegebäudes stehen; es wurde ein zweiter Drawing-room Waggon angehängt und nun begann eine Wanderung des eleganten Publikums, welches bisher stehen musste, aus den beiden vorderen Waggons nach dem angehängten. Dennoch mussten einzelne stehen und Thüren wie Fenster blieben offen. Der ganz offene Waggon befand sich hinter der Lokomotive und wir sassen im zweiten. Der Zug setzte sich wieder in Bewegung und fuhr recht schnell. Sowohl die Berg- als auch die Thalfahrt soll brutto 40 Minuten betragen, und die Länge der Bahn zu $10^1/_2$ Englische Meilen angenommen ergeben sich $15^3/_4$ Englische Meilen pro Stunde.

„King Station“, die erste Haltestelle, erreichten wir 4.2 N. Sechs Minuten später wird die Steigung bemerkbar und der Zug hält nochmals an einer Station, deren Namen nicht angeschlagen war; im Fahrplane sind die Zwischenstationen nicht ersichtlich gemacht; ich vermuthe, sie heisst Wilton, 7 Englische Meilen von Saratoga entfernt.

Die Aussicht wird herrlich, je mehr die Bahn steigt, desto weiter kann das Auge gegen Süden und Osten schweifen; in der Ferne fliesst der Hudson River; nach Westen zu liegt das Gebirge, welches die Bahn nach und nach ersteigt; schöne Waldungen treten näher und näher an die Bahn heran, abwechselnd mit Obstgärten, Matten und Feldern. Die Bahn beschreibt im Gebirge selbst ein S, d. h. die Steigung beginnt auf der Ostseite; nachdem etwa $^2/_3$ der Höhe erreicht sind, wendet sich die Bahn scharf um nach Westen, einen kleinen Gebirgssattel überschreitend und führt dann ausserhalb des Gebirges auf der Westseite über ein halsbrecherisch gebautes trestlework in einer sehr scharfen Kurve wieder nach Nordosten. Während der Zug über den Sattel fährt, erblickt man rechts und links nur dicht herantretende Wälder, doch plötzlich erweitert sich das Gesichtsfeld und nun sieht man in die westlich vom Gebirge liegende Landschaft hinunter. Doch lange kann man sich des schönen Anblickes nicht erfreuen, der schnell fahrende Zug befand sich im Nu über einem Abgrunde, welchen ich auf mindestens 500 Fuss schätzte. Eine an den Felsen angeklebte Holzkonstruktion von mir unbekannter Höhe und sehr kleinem Radius trug den Zug und knisterte und knirschte, dass es zum Erbarmen war. Die äusseren Holzpfeiler sind allerdings nur 100 oder 150 Fuss lang, doch geht die Böschung des Felsens so steil hinunter, dass der Zug, wenn er hinabfällt, wahrscheinlich ohne erst aufzuschlagen im Thale, dessen Sohle gegen 500 Fuss tief liegen wird, anlangt.

Die Bahn tritt wieder zwischen Waldungen, und ehe der Zug den oberen Terminus erreicht, gewinnt man keine freie Aussicht. Einige andere Holzbrücken, deren eine ebenfalls in einer Kurve, aber von grösserem Radius als das oben erwähnte trestlework liegt, passirte der Zug noch und langte 4.30 N. auf dem Bahnhofe Mount Mc. Gregor an.

Vom Bahnhofe, welcher nicht ganz auf dem „Kulm“ liegt, führt ein langer, gedeckter Holzgang bis fast zur Höhe, welche mit vielen, wenn auch dünn stehenden Bäumen, meist Nadelholz, als Cedern u. s. w. bewachsen ist.

Kaum hundert Schritte vom Bahnhofe entfernt linker Hand, liegt Drexel's Cottage. Auf der „Piazza“ (das ist eine Art von Veranda, offener Gang, hier allgemein Piazza genannt), stand noch jener Krankenwagen, in welchem Grant soviel sass und sich dann und wann von seinem farbigen Wärter einige Schritte weit herumfahren liess.

Rechts vom Holzgange, etwas versteckt, standen noch die Zelte der Leichenwache.

Auf „Kulm“ hat man ein grosses Hotel errichtet und der Abhang von der Façade desselben ist von Bäumen befreit worden. Die Aussicht ist herrlich! Auf diese Stelle liess sich Grant wenige Tage vor seinem Tode fahren und dieser Fahrt, welche ihn sehr anstrengte, schreibt man den schnellen Verfall seiner Kräfte zu.

Tief unten liegen Punkte, welche von höchstem Interesse für die kurze Geschichte der Vereinigten Staaten sind: Bemus Heights, wo die erste grosse entscheidende Schlacht im Unabhängigkeitskampfe gefochten wurde, und Schuylerville, wo sich Burgoyne an Gates übergab.

Leider konnten wir diesen prachtvollen Anblick nur wenige Minuten geniessen, denn, obwohl der letzte Zug 7.30 N. nach Saratoga abfährt, mussten wir doch mit dem nächsten zurückkehren, weil ich die Bahn nochmals bei Tageslicht sehen wollte und wir ja noch kein Obdach hatten. Auch hegten wir die Hoffnung, mit Erlangung eines Zimmers keine Schwierigkeiten zu haben und Saratoga, vornehmlich aber einige Brunnen, vor Eintritt der Dunkelheit etwas ansehen zu können. Alles gelang über Erwartung.

Wir kamen statt 4.25 N. erst 4.30 N. oben an; die Rückfahrt sollte fahrplanmässig 4.45 N. stattfinden; man hat demnach eigentlich 20 Minuten Zeit; die Abfahrt erfolgte jedoch erst 4.56 N., worüber wir uns natürlich ärgerten, denn hätten wir dieses ahnen können, so würden uns 10 Minuten mehr auf „Kulm“ vergönnt gewesen sein.

Der letzte Waggon war jetzt der erste, und wir setzten uns wieder an die vordere Thüre, damit ich alles genau studiren konnte.

Unsere Lokomotive trug die Nummer 1. Es war eine kleine Tenderlokomotive mit zwei gekuppelten Treibradachsen und einer Laufachse unter dem kleinen Tender. Der Wasserbehälter befindet sich aber nicht auf dem Tender, sondern auf dem Kessel, er reitet förmlich darauf; obwohl der Kessel durchaus nicht grösser ist, wie es die von den neuesten Lokomotiven der Newyorker Hochbahnen sind, so erscheint die ganze Maschine, trotz der mässig grossen Treibräder, doch fast so hoch wie eine Lokomotive grosser Eisenbahnen. Die Konstruktion des Mechanismus ist fast genau dieselbe, wie bei den Hochbahnmaschinen, und auch dort gibt es alte „tank engines“, welche den Wasserbehälter auf dem Kessel tragen.

Wunderbar ist der Rauchfang von No. 1. Der normale Rauchfang, wie er auf der Newyork Central and Hudson River R. R. üblich ist, scheint nicht genügt zu haben den nöthigen Luftzug zu erzeugen; man setzte deshalb einen abgestutzten Konus darauf, die engere Oeffnung nach oben.

Erbaut wurde das kleine Monstrum von H. K. Porter & Co., Pittsburgh, Pa.

Selbstverständlich war eine Vakuumbremse vorhanden. In Anbetracht der geringen Spurweite ist die Lokomotive sehr hoch und mehr als einmal glaubte ich, der dicht vor meinem Fenster befindliche schauderhafte Rauchfang sei auf dem Wege zur Erde, natürlich die Maschine auch.

Die Lokomotive zieht nur durch Adhäsion, es sind keine Zahnräder, wie auf der Kahlenbergbahn, vorhanden. Da die Führung demnach einzig und allein von den Radflanschen zu geschehen hat, so ist es nur zu sehr gerechtfertigt, wenigstens in Kurven auf den Brücken Zwangschienen von Eisen, wie sie z. B. auf den Brooklyner Hochbahnen durchgängig in Kurven angewendet wurden, zu benutzen. Das ist aber auch die einzige Sicherung gegen einen Unfall; die Brücken sind so leicht gebaut, dass sie knistern und krachen, wenn der Zug darüber rollt. Thalwärts fuhren wir etwas langsamer durch die Kurve des trestlework als bergauf. Die Konstruktion ist nicht kühn, nein — aber polizeiwidrig. Ich kann das nicht kühn nennen, was nicht besser konstruirt ist, wie eine jede der vielen liederlich gebauten Holzbrücken, welche zu Dutzenden sammt den Zügen in die Flüsse stürzen. Eine solide Eisenkonstruktion wie auf der 9. Avenue Hochbahn in Newyork, Nordwestecke des Centralparkes an Stelle des jämmerlichen Holzbaues würde kühn sein, das, was jetzt besteht, ist als Civilkonstruktion, ein knauserig hergestelltes polizeiwidriges Machwerk, nicht besser als unsere Kriegsbrücke bei Toul, welche bekanntlich die schwersten Züge tragen musste. Das war aber eine Nothbrücke und hier haben wir eine permanente Konstruktion!

Führer und Heizer schwatzten viel mit einander und sahen oft längere Zeit garnicht auf das Gleise.

5.15 N. erreichten wir die namenlose Station, welche ich für Wilton halte. Das Tempo wurde ein rascheres und es war interessant zu beobachten, wie die hohe Maschine auf der 38 resp. 36 Zoll breiten Bahn hin und her schwankte.

Eine Bettung für die Schwellen konnte ich nicht entdecken, sie schienen mir einfach in die Erde hineingegraben zu sein; auch gibt es keine Gräben, oder, wenn solche existirten, so sind sie wieder vollständig mit Erde ausgefüllt worden.

In den Waldungen, durch welche wir fuhren, konnte man die Spuren des Sturmes, welcher am 12. August bei und in Sara-

toga wüthete und etwas nördlicher zum Cyklone ward, deutlich sehen, neben alten Windbrüchen entdeckte man viele ganz frische; am 13. August, als wir auf dem Hudson River nach Albany fuhren, gab es in Saratoga und Umgegend ebenso ungeheure Regengüsse, wie auf dem „Albany“ und es wäre denkbar, dass die Gräben gänzlich verschlammt wurden; gesehen habe ich trotz emsigen Beobachtens keine auch nur nennenswerthen; hie und da einmal eine leichte Mulde, das war alles.

Um 5.35 N. langten wir wieder in Saratoga an. Daselbst konnte ich die Lokomotive No. 1 auch auf der Tenderseite sehen. Sie hatte zwei cowcatcher, damit sie ohne umgedreht zu werden vor einen bergauf oder bergab zu führenden Zug gespannt werden könne.

Eine andere Lokomotive gleicher Konstruction stand auf dem Seitengleise; sie trug den Namen „Georg West“, eine Nummer sah ich nicht. Die dritte Maschine stand wahrscheinlich auf dem Berge, von wo früh der erste Zug abgeht und wo auch Abends der letzte ankommt.

Folgendes ist der Wochentagsfahrplan der interessanten Bahn, welche übrigens im Winter nicht betrieben wird:

Abfahrt Mount Mc. Gregor.					Abfahrt Saratoga.				
No.	1	7 Uhr	30	V.	No.	2	9 Uhr	—	V.
„	3	10 „	—	„	„	4	11 „	—	„
„	5	2 „	45	N.	„	6	3 „	45	N.
„	7	4 „	45	„	„	8	5 „	35	„
„	9	7 „	30	„	„	10	8 „	20	„

Sonntags verkehren nur die Züge 3, 4, 9 und 10. Zug 10 wartet auf den „Saratoga Special“, welcher 8.45 N. auf dem grossen Bahnhofe eintrifft.

„Appleton's Guide“, wohl das beste Kursbuch der Vereinigten Staaten, welches monatlich neu erscheint, gibt die Länge der Bahn zu 11 Englischen Meilen an und führt die Zwischenstationen Glen, Kings, Wilton auf. Von einem Stationsgebäude Glen sah ich nichts. Uebrigens gibt es auf Long Island auch Haltestellen ohne Wächter oder Beamten; das hochgeehrte Publikum ergreift selbst eine grün und weisse Fahne und schwenkt sie dem Zuge entgegen, um ihn zum Halten zu veranlassen.

Auf dem Broadway standen vor dem Eingangsthore zum Bahnhofe mehrere Saratoga-Omnibus von ungemein einfacher Bauart. Der Tarif für 1 Person beträgt 10 Cents; da wir keine Ahnung hatten, wo sich das „Columbian Hotel“ befindet, bestiegen wir eines der drei vorhandenen Vehikel. Ich hatte vergessen zu erwähnen, dass ein sehr grosser Theil jener Passagiere, welche mit dem 3.45 N. Zuge hinauffuhren, gleich uns mit dem nächsten zurückkehrte. Infolgedessen waren die kleinen Omnibusse bald besetzt und unser Kutscher, nicht einmal ein „boy“ sondern nur ein Kind, hieb auf seinen Gaul ein.

Hinter jener Strasse, welche vom grossen Bahnhofe hereinkommt und die, soviel ich mich entsinne Spring Street heisst, wird der Broadway wahrhaft grossstädtisch und bald gelangt man an zwei Hotels, wie sie in Newyork auch nicht annähernd zu finden sind — im Fifth Avenue Hotel mag man theurer wohnen, grösser und von aussen wenigstens schöner (im Innern war ich nicht) sind „Congress Hall“ und „Grand Union Hotel“. Das „United States Hotel“, ebenfalls am Broadway gelegen, ist auch ungemein gross. Etwas kleiner sind das „Windsor Hotel“ und das „Columbian Hotel“; beide liegen sich am Broadway schräg gegenüber, ersteres neben, letzteres gegenüber dem „Congress Park“.

Vor dem Hotel angelangt, setzte uns der Junge graziös ab, indem er den Wagen, dessen Aufstieg hinten befindlich war, um 90° drehte, so dass der Gaul quer über die Strasse stand und wir, gleich Fässern nur auf das Trottoir zu rutschen brauchten. So machen es übrigens alle Kutscher der Eisenbahn-Omnibusse, soweit ich sie hier in Amerika beobachten konnte.

Unser Reisekofferchen war angekommen und man versprach, ein Zimmer zu bereiten. All right — ohne eine Minute zu verlieren pilgerten wir wieder auf den Broadway hinaus, uns Saratoga näher anzusehen. Am meisten interessirte mich der sogenannte High Rock Spring; einer Abbildung und Beschreibung zur Folge, welche ich bereits besass, besteht er aus einem etwa 3 Fuss hohem Sprudelsteine mit 4 bis 5 Fuss breiter Basis; oben in der Mitte befindet sich ein Loch, aus welchem das Mineralwasser herausfliesst. Dieser „high rock“ (hoher Felsen), welcher nicht sehr hoch ist, bildete sich im Laufe der Zeit, sowie sich die Sprudelsteine in Karlsbad absetzen; doch enthält der Saratogabrunnen viel weniger feste Bestandtheile, sonst würde der Stein natürlich viel mehr gewuchert haben.

Dieser Brunnen soll schon den Indianern bekannt und der erste gewesen sein, welchen die Bleichgesichter entdeckten. Er liegt in Spring Avenue; ein der Handlung beflissener Jüngling sagte uns, Spring Street und Spring Avenue sei ein und dieselbe Strasse; sie konnte ja umgetauft worden sein und wir schwenkten ein, entgegengesetzt der Richtung, wo der grosse Bahnhof liegt. Wir stiessen auf den in Spring Street befindlichen Hathorn Spring und traten ein. Gegen Erlegung von 5 Cents erlangten wir das Recht, näher zu treten und kochsalzhaltiges Wasser zu schlürfen. Es schmeckt fast so, wie das in Homburg v. d. Höhe; das Brunnenhaus ist sehr gross.

Nach vielem Umherirren fanden wir endlich Spring Avenue, welche Spring Street rechtwinklig kreuzt, aber keine deutliche Bezeichnung trägt, schliesslich hinter dem kleinen Mount Mc. Gregor Bahnhofe den High Rock Spring. Der Stein sieht gelbbraun aus und hat einige breite dunkelbraune Streifen, welche vom Schöpfloche nach der Basis laufen; sonst ist nichts merkwürdiges zu sehen. In der Nähe liegen: Pavillon Spring, Seltzer Spring, Saratoga magnetic Spring. Letztgenannter Brunnen wird nur zum Baden gebraucht und es sollen eingetauchte unmagnetische Stahlartikel, z. B. Messerklingen durch das Wasser magnetisch werden. Der Brunnen müsste demnach von aufgelöstem Magneteisensteine stark eisenhaltig sein — ich konnte aber weiter nichts darüber finden. Die anderen Brunnen enthalten entschieden Eisensalze, denn der „high rock“ z. B. ist ganz gelb und braun vom Eisenoxydhydrate.

Es wurde dunkel und wir suchten unser Hotel auf. Im Parterre, auf die „Piazza“ gehend, befand sich unser Zimmer und nachdem wir etwas Toilette gemacht hatten, nahmen wir unser „Supper“ ein. Nach demselben setzten wir uns vor unserem Zimmer auf die „Piazza“; der Abend war herrlich, die Piazza vollbesetzt von Hotelgästen, gegenüber im Kongressparke wurde ein Feuerwerk abgebrannt, das gesammte elegante Badepublikum schien auf dem Broadway vor unserer Piazza zu promeniren, die Damen ohne Hüte, und erst spät suchten wir unser Lager auf.

Es war die zweite Nacht auf Reisen. Vor 12 Uhr Nachts war es nicht möglich einzuschlafen, denn dicht neben uns hauste der Hotelclerk und wenn uns in der vorigen Nacht die Lokomotivglocken zur Verzweiflung brachten, so war es diese Nacht die Hotelglocke und das Niggervolk auf dem Korridore.

Auch diese Prüfung ging vorüber und endlich konnten wir einige Stunden schlafen.

Ich hatte mich genau erkundigt, wann ein Zug abgehe, welcher in South Schenectady Junction Anschluss an den nach Westen (Buffalo) gehenden Zug der West Shorebahn habe und selbst der im Hotel auf Pappe aufgezogene neueste Fahrplan lehrte, dass ein solcher Zug 8.5 V. abgehe. Supper, Lodging und Breakfast kostete nicht mehr als $2^1/_2$ Dollar für die Person im Columbian-Hotel, welches doch eines der besten in Saratoga ist. Eigenthümlich ist es allerdings, dass man erst um 7 Uhr früh sein Breakfast erhalten kann. Da man stets die Fleischspeisen erst bereiten muss, so dauert ein Mahl sehr lange, wir sassen demnach wie auf Nadeln.

Endlich fuhr der Hotelomnibus (25 Cents pro Person, wie überall von Hotels berechnet wird), mit uns zur Bahn.

(Fortsetzung folgt.)

Strafrecht.

v. O. **Eisenbahngefährdung. Inwieweit kann die Unvorhersehbarkeit einer Eisenbahngefährdung die Verschuldung des Betriebsbeamten ausschliessen, durch dessen Pflichtvernachlässigung dieselbe herbeigeführt ist? Ist die Strafbarkeit aus § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B.'s durch eine Fahrlässigkeit bedingt?** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revision des Staatsanwalts erscheint begründet. Die Anklage ging dahin, dass der Angeklagte H. als zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellte Person durch Vernachlässigung der ihm obliegenden Pflicht, nämlich dadurch, dass er die seiner Bedienung unterstellte Weiche No. 4 der Eisenbahnstation M.-Gl. falsch stellte, einen Transport auf der Eisenbahn, nämlich den von D. kommenden Personenzug No. 437 und den auf dem J.'er Gleise rangirenden Güterzug No. 467 in Gefahr gesetzt habe. Dieser Anklage entspricht die Feststellung des Urtheils, dass instruktionsmässig alle Weichen, sofern sie nicht gerade in anderer Stellung gebraucht werden, die normale Lage auf den geraden Strang einnehmen sollen, dass vor Herannahen des D.'er Zuges die Weiche No. 4 statt normal von dem Angeklagten auf den krummen Strang gestellt war, und dass es eine blosse Ausrede sei, er habe angenommen dass vor Ankunft des Zuges die Weiche zur Ueberführung von Eilgütern auf den krummen Strang gebraucht werde. Mit der Begründung, dass der Angeklagte dadurch, dass er die Weiche nicht, wie es seine Pflicht war, auf den geraden Strang gestellt hatte, die Transportgefährdung verursacht habe, scheint daher beabsichtigt gewesen zu sein, die Voraussetzung für die Verurtheilung, die Vernachlässigung einer dem Angeklagten obliegenden Pflicht festzustellen. Wenn das Urtheil gleichwohl zu seiner Freisprechung gelangt ist, so beruht es insoweit auf Rechtsirrthum — die Freisprechung wird damit begründet, der Angeklagte habe in der Weiche No. 4 die Einfahrt in den Bahnhof in seiner Hand gehabt, weil nur, wenn dieselbe auf den geraden Strang stand, auf ordnungsmässigem Wege das Einfahrtssignal habe gegeben werden können und sei daher zu der Annahme berechtigt gewesen, dass, solange die Weiche auf den krummen Strang stand, eine Einfahrt unmöglich sei und er höchstens eine Verzögerung der Einfahrt verursachen könne. Hiermit ist nicht objektiv die Wahrscheinlichkeit einer

Gefahr in Frage gestellt, die nur in ganz aussergewöhnlichen Zufälligkeiten begründet werden, denn „„die ursachliche Verbindung des Thuns des Angeklagten mit dem Unfalle““, mit dem wirklich eingetretenen Zusammenstosse, also die Gefährdung, ist anerkannt; sondern lediglich die subjektive Verschuldung des Angeklagten ist deshalb verneint, weil er diese Folge der falschen Weichenstellung den Umständen nach nicht habe vorhersehen können, die Handlung ihm aber nicht zur strafbaren Fahrlässigkeit zugerechnet werden könne. Nun ist aber das subjektive Verschulden im Falle des § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B.'s in der Pflichtvernachlässigung gegeben, für Absatz 2 a. a. O. reicht es aus, dass die Handlung dem Eisenbahnbediensteten zur Pflichtversäumung zugerechnet werden kann und dieses eigenartige Amtsvergehen ist nur hinsichtlich der Strafe der im Absatz 1 a. a. O. behandelten Transportgefährdung durch Fahrlässigkeit gleichgestellt. Die zum Wesen der letzteren gehörige Voraussehbarkeit des Erfolges der strafbaren Handlung durch den Thäter wird für die Fälle des Absatz 2 a. a. O. dadurch erübrigt, dass der Eisenbahnbeamte in der genauen Befolgung der Dienstvorschriften die Grenzlinie zu finden hat, hinter welcher er für den Eintritt gemeingefährlichen Erfolges verantwortlich wird; kommt zur Pflichtversäumniss Fahrlässigkeit hinzu, so tritt Konkurrenz von Absatz 1 und 2 nach § 73 R.-Str.-G.-B.'s ein.“ (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 18. Mai 1885 wider H. Rep. 1071/85, Endscheid. Bd. XII S. 203 ff.)

Miszellen.

Zur Holzkonservirung.

Nach uns vorliegenden günstigen Attesten der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Berliner Stadt- und Ringbahn verwenden die Verwaltungen der genannten Bahnen das sogenannte Carbolineum Avenarius aus der Carbolineumfabrik der Herrn Gebrüder Avenarius in Gaualgesheim und Steglitz bei Berlin*) mit gutem Erfolg zur Konservirung von Holzanlagen im Freien und imprägnirt auch die grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft seit mehreren Jahren Schwellen mit dem genannten Stoff.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen bescheinigt der genannten Firma, dass an Holzkanälen, welche von ihr am Ende der 70er und Anfangs der 80er Jahre zur Aufnahme der im Boden liegenden Weichengestänge eingeführt wurden, in allen Fällen, in welchen das verwendete Holz vorher mit Carbolineum angestrichen worden war, bis heute keinerlei Fäulniss beobachtet worden ist.

*) Generalvertreter für Berlin ist Herr Karl Gottsleben, Berlin, Sebastianstr. 69.

Von zwei durch Zerschneiden eines und desselben kiefernen Dieles erhaltenen Brettstücken, von welchen zur Anstellung eines Versuchs das eine in angestrichenem Zustand, das andere ohne Anstrich im Boden vergraben worden waren, zeigte das erstere nach drei Jahren keinerlei Merkmale von Fäulniss, während das letztere in angefaultem Zustande angetroffen wurde.

Bei der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft erhielten die in den Jahren 1880 bis 1884 in der Hafenstation Gustavsburg erbauten, mit Brettern verkleideten Güterschuppen sämmtlich nach Fertigstellung einen zweimaligen äusseren Anstrich mit diesem Carbolineum. Bis jetzt wurden 3 bis 4 000 kg Carbolineum in dieser Art verwendet.

Nach den bisherigen Erfahrungen dringt, wie die Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn in Uebereinstimmung mit dem Zeugniss des betreffenden Bezirksingenieurs bestätigt, das Carbolineum gut in die Bretter ein und schützt dieselben sehr wirksam gegen Verwitterung und Fäulniss. Der zweimalige Anstrich stellt sich einschliesslich Anstrichmasse und Arbeitslohn für Anstreichen auf 30 ₰ pro Quadratmeter. An den vor 4 Jahren gestrichenen Bretterverschalungen war im November v. J. der Anstrich noch gut erhalten und bedurfte in der nächsten Zeit noch keiner Erneuerung.

Vom Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Berlin (Stadt- und Ringbahn) ist das von den Herren Gebrüder Avenarius hergestellte Carbolineum seit ca. 5 Jahren zum Anstrich von rauhen Holzflächen an Barrieren, Bretter und Lattenzäunen und kleineren Holzbaulichkeiten, wie Kohlen- und Koaksbansen und zum Tränken von Fussbodenlagerhölzern in ihrem Bezirk verwendet worden. Das mit dieser Flüssigkeit getränkte Holz hat sich bis jetzt gut erhalten.

Auch für die der Witterung besonders ausgesetzten Güterwagen und die Viehwagen, welche letztere auch noch von der zersetzenden Wirkung der Auswurfsstoffe besonders zu leiden haben, empfiehlt sich das Carbolineum, welches aus der Verbindung verschiedener antiseptischer Stoffe besteht, welche das Holz härter und zäher und damit gegen Feuchtigkeit und Luft widerstandsfähiger macht. Dabei ist der damit ausgeführte Anstrich von hübscher nussbrauner Farbe, wobei die Holzmasern durchscheinen und geschieht einfacher und leichter wie mit Oelfarbe, da ein bis höchstens zwei Anstriche genügen.*)

*) Siehe Handbuch für landwirthschaftliches Bauwesen vom Königlichen Baurath Engel, sowie das neue Werk: Der echte Hausschwamm von Professor Dr. Rob. Hartig in München.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburgische Wilhelmsbahn. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 25. v. Mts. theilen wir mit, dass die Ausnahmetarife No. II und XI A vom 1. August 1883 für die Beförderung von Getreide ab Stationen der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach diesseitigen Stationen erst am 15. Oktober d. Js. ausser Kraft treten. (2014)

Strassburg, den 19. September 1885.
Kaiserliche General-Direktion.

II. Güterverkehr.

Am 1. November d. J. treten an Stelle der im **Südwestdeutschen Tarifheft** 5 (Verkehr Elsass-Baden) enthaltenen Frachtsätze für Station Basel (Reichsbahn) anderweite, theils ermässigte Sätze in Gültigkeit. Auskunft ertheilt das Tarifbüreau. (2015)

Strassburg, den 19. September 1885.
Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. October 1885 gelangt zum **Lokal-Güter-Tarif** des Eisenbahn-Direktions-Bezirks (linksrheinischen) Köln vom 1. August 1884 der Nachtag II zur Ausgabe.

Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die am 1. Oktober d. J. für den allgemeinen Güterverkehr zur Eröffnung kommende Station Maybach sowie Berichtigungen und ist bei sämmtlichen diesseitigen Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 26. September 1885. (2016)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Verband Thüringischer Bahnen. Mit dem 1. Oktober, dem Tage der Betriebs-Eröffnung auf der Neubaustrecke Eichicht-Probstzella tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verbande Thüringischer Bahnen der Nachtrag XVII in Kraft, enthaltend die Fahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr mit den Stationen der genannten Strecke. Näheres durch die Billet-Expeditionen.

Erfurt, den 4. September 1885. (2017)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die bis 13/1. September cr. gültigen Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Ekaterinen-Bahn, sowie die Frachtsätze für die Beförderung von Mehl etc. von Snamenska tr. nach Danzig etc. werden bis 13/1. Januar 1886 verlängert.

Für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Assow-, Moskau-Kursk und Charkow-Nikolajew Bahn sind vom 13/1. September cr. ab neue Tarife in Kraft getreten.

Exemplare derselben sind bei den Verbandsstationen und bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 21. September 1885. (2018J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verbandverwaltungen.

Mit dem 16. November d. J. tritt der **Ausnahmetarif No. VI** für die **Beförderung von Getreide** etc. ab Ungarischen Stationen der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Stationen der Werrabahn inkl. Schmalkalden vom 10. September 1881 nebst Nachtrag I hierzu ohne Ersatz ausser Kraft.

Meiningen, den 21. September 1885.
Die Direktion (2019)
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Station Utrecht der Niederländischen Staatsbahn wird mit den für den Verkehr mit Utrecht N. Rb. B. und N. Ctr. B. bereits bestehenden Frachtsätzen in den **Niederländisch-Norddeutschen Verband** aufgenommen. (2020)

Braunschweig, den 21. September 1885.
Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. J. treten für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes **Breslau** sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und Stationen:

1. des Eisenbahn-Direktionsbezirks El-

berfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn,

2. des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** und der Aachen-Jülicher Eisenbahn,
3. des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)**, der **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn** und den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatseisenbahn

andererseits drei neue Tarife in Kraft, durch welche folgende Tarife aufgehoben werden:

a) der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen;
b) die Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen, jedoch ausschliesslich des Verkehrs mit Stationen der Strecken Posen exkl. Thorn, Inowrazlaw-Bromberg und Inowrazlaw-Montwy;
c) der Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a. M.-Breslau vom 1. Juni 1883 nebst Nachträgen insoweit, als die in demselben enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Elz, Hadamar und Staffel noch Gültigkeit haben;
d) der Gütertarif für den Ostwestdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen insoweit, als sich derselbe auf den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Warschauer, der ehemaligen Rechte Oderufer und Breslau-Freiburger Eisenbahn (Strecke Breslau-Stettin exkl. Breslau und Stettin) einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch), der Eisern-Siegener, der Aachen-Jülicher, der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn andererseits bezieht.

Die neuen Tarife enthalten neben geringen Frachterhöhungen zum Theil nicht unbedeutende Ermässigungen. Soweit sich die Frachten nach den zur Aufhebung gelangenden Tarifen niedriger stellen, als nach den neuen Tarifen, bleiben erstere noch bis zum 12. November d. J. in Wirksamkeit. Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau bezw. auf den Verbandsstationen zu erfahren, bei letzteren sind auch Exemplare der neuen Tarife und zwar der Tarif für Elberfeld-Breslau etc. zum Preise von 1,50 ℳ, der Tarif für Köln (linksrhn.)-Breslau etc. zum Preise von 2 ℳ, der Tarif für Köln (rechtsrhn.)-Breslau etc. zum Preise von 1,85 ℳ pro Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 19. September 1885. (2021)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch die vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachträge
V zum Gütertarifheft No. 2,
I „ „ „ 6
werden neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Grossbauchlitz, Oberoderwitz, Weipert, Lindau, Friedrichshafen, Bregenz, Romanshorn, Rorschach, Ulm W. B. und Crailsheim W. B. eingeführt, die in den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verband übergegangene direkte Abfertigung zwischen Elz, Hadamar und Staffel einer- und Sächsischen Stationen andererseits im Mitteldeutschen Verbande beseitigt und die direkten Frachtsätze für Gera und Zeitz S. St. B. mit Darmstadt M. N. B., letztere vom 15. November d. J. ab, aufgehoben. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Tarifnachträge zu erhalten sind.

Erfurt, den 19. September 1885. (2022)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband. Der Spezialtarif für die Beförderung von Hanf von Stationen der Morschansk-Sysran- und Rjask-Morschansk-Bahn via Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel tritt mit dem 5. November n. St. ausser Kraft. Die demnächst gültigen Frachtsätze werden s. Zt. bekannt gemacht werden. (2023)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit dem 1. Oktober d. Js. treten im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn, der Belgischen Staatsbahn, der Nord Belge Bahn und der Westflandrischen Bahn andererseits für den Transport von Flachs, Flachsheede und Werg, sowie für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (Seilergarn) in Ladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief neue ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Hierdurch werden die bisherigen Frachtsätze genannter Artikel in dem Deutsch-Belgischen Gütertarif vom 1. Januar 1881 und den dazu erschienenen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Köln, den 26. September 1885. (2024)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehr kommen vom 1. Oktober d. J. an für den Transport von Heu und Stroh bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Budingsdorf-Mügeln b. Pirna			1,11 ℳ
Greifendorf-	„	„	1,11 „
Müglitz-	„	„	1,19 „
Sichelsdorf-	„	„	1,10 „
Triebitz-	„	„	1,96 „

pro 100 kg.

Dresden, am 21. September 1885. (2025)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. **Oktober d. Js.** tritt der **Nachtrag IV.** zum Tarife für den **Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen** Verbandsgüterverkehr in Kraft, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist. Derselbe enthält Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gernrode a/H. und Suderode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie einige Berichtigungen.

Dresden, am 23. September 1885. (2026)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Staatsbahn-Gütertarif **Bromberg-Berlin** kommen mit dem 20. September 1885 zur Einführung:

a) neue bezw. anderweite Entfernungen für den Verkehr zwischen Stargard i/P. und den Stationen Küstriner Vorstadt und Tiefensee;
b) neue bezw. anderweite Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. zwischen Dresden-Friedrichstadt, Frankfurt a/O. und Stargard i/P. einer- und den Stationen Arnsdorf i/Ostpr., Golmkau, Heinrikau, Kukehnen, Lichtenfeld, Mehlsack, Perwilten, Schöneck, Tiefensee, Wormditt und Zieten andererseits;
c) ein Ausnahmefrachtsatz für Getreide etc. für Stargard i/P.-Müncheberg (Dahmsdorf);
d) Berichtigungen und Ergänzungen.

Die Frachtsätze sind bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. (2027J)

Bromberg, den 16. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Oktober 1885 ab treten im **Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn** (Tarif vom 25. März 1882) ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art von Danzig und Neufahrwasser nach Mlawa trans. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen in Kraft.

Die qu. Ermässigungen gelten nur für den Verkehr mit Kowel und den südlich davon gelegenen Russischen Stationen und werden nur im Reklamationswege gegen Vorlage des Russischen Originalfrachtbriefes ab Mlawa gewährt.

Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. (2128J)

Bromberg, den 20. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft No. 1 des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandstarifs** in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Goldstein, Hohensülzen, Messel und Oberbrechen der Hessischen Ludwigsbahn und für die Stationen Grossbauchlitz, Lichtenberg, Oberoderwitz und Weipert der Sächsischen Staatsbahn.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 19. September 1885. (2029)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütersendungen nach Stationen der Linie Revigny-Paris mit Abzweigungen, welche bisher via Amanweiler abgefertigt wurden, werden fortan ohne Erhöhung der Frachtsätze über Novéant geführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Strassburg, den 15. September 1885. (2030)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,

Entfernungsangaben für den Verkehr mit den Stationen Gernrode a/Harz und Suderode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare der Nachträge sind von den Verbandsstationen zu beziehen. (2031)

Magdeburg, den 23. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. General-Direktion der Oesterr. Staatsbahnen. Gleichzeitig mit dieser Verlautbarung gelangt eine Uebersicht aller für den Lokal- und direkten In- und Auslandverkehr auf den K. K. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen bestehenden Tarife, ferner über die Lokaltarife der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen und Dampfschifffahrts-Unternehmungen, zur Ausgabe.

Wien, 1. September 1885. (2032)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

Petroleum-Verkehr aus Galizien. Mit 5. Oktober 1885 werden für leer von Böhmen nach Galizien retourgehende Petroleumfässer, die ohne Werth- und Lieferfrist-Versicherung in solchen Quantitäten per Frachtbrief zur Aufgabe gelangen, durch welche die verwendeten Wagenräumlichkeiten voll ausgenützt werden, die Sätze des Ausnahmetarifes I für Petroleum etc. im Hefte 2 des Galiz.-Oesterr.-Böhmischen Gemeinschaftstarifes vom 15. September 1885 im Kartirungswege zur Anwendung gebracht.

Wien, den 20. September 1885. (2033)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.

III. Submissionen.

Verding von 15 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven mit Tender und 1 Satz Reserveachsen in einem Loose. Angebote sind bis zum Verdingungstermin D o n n e r s t a g, d e n 8. O k t o b e r d. J., V o r m i t t a g s 11 U h r, versiegelt mit der Aufschrift: „V e r d i n g v o n L o k o m o t i v e n" portofrei an das maschinentechnische Büreau, W. Königgrätzerstrasse 132, einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Termin und müssen die Lokomotiven bis zum 15. Mai 1886 angeliefert sein.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen g e b ü h r e n f r e i e Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 18. September 1885. (2034)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Lieferungs-Verding. Für das laufende Etatsjahr soll die Lieferung von noch
1 100 kg Antimon,
20 000 „ Eisenblech,
1 000 „ Feuerkastenkupferblech,
150 000 „ Stabeisen,
2 600 Stück eisernen Siederohren,
2 500 kg Banca-Zinn und
500 Stück Wagenradreifen
verdungen werden.

Bedarfs-Nachweisungen, Bedingungen etc. liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No.10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen postfreie Einsendung von
50 ₰ für die Stabeisen- und Eisenblech-Bedingungen,
30 „ für die Siederohr-Bedingungen,
50 „ „ „ Radreifen-Bedingungen,
30 „ „ „ Kupferblech-Bedingungen,
30 „ „ „ Antimon- und Zinn-Bedingungen
bezogen werden.

Angebotschreiben sind mit der Aufschrift:
A n g e b o t e a u f A n t i m o n b e z w. E i s e n b l e c h b e z w. S t a b e i s e n b e z w. K u p f e r b l e c h b e z w. Z i n n b e z w. S i e d e r o h r e b e z w. R a d r e i f e n
bis zum Eröffnungs-Termine am
M o n t a g, d e n 12. O k t o b e r 1885
V o r m i t t a g s 11 U h r (2035)
verschlossen und postfrei an das obenbezeichnete Büreau einzusenden. Die Zuschlagsfrist läuft am 26. Oktober d. Js. ab.

Magdeburg, den 21. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:
1. 25 bedeckten Güterwagen,
2. 5 doppeletagigen Viehwagen,
3. 500 eisernen Kohlenwagen,
4. 255 Kokeswagen,
5. 900 Radsätzen,
6. 2 340 Lagerkasten,
7. 2 340 Trage- und 2925 Spiralfedern
soll vergeben werden.

Bedingungen können zu 2,00 ℳ ad 1, 2, 3 und 4 und je 1,00 ℳ ad 5, 6 und 7 von dem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Anerbieten sind bis zum 7. O k t o b e r c. mit der Aufschrift „Verding von Wagen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48 hier, einzureichen; die Eröffnung erfolgt am 8. Oktober cr. Vormittags 11 Uhr in dem genannten Büreau.

Köln, den 23. September 1885. (2036)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Berlin. Die Lieferung von 61,7 Tonnen schmiedeeiserner Konstruktionstheile zu dem Dache der Wagenwerkstatt in Stargard i/P. sollen unter den in No. 176 und 177 des Deutschen Reichs- und Preussischen Staats-Anzeigers von 1885 bekannt gemachten

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen u. Apparate.

Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.

Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- u. Glühlicht durch ein und dieselbe Maschine.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Lokomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1400 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3600 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 20000 Glühlampen bereits in Betrieb.

Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

GEBR. KÖRTING
Hannover

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen

Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".

Patent-Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmer.

12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und den allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Hochbauten im Wege des Angebots vergeben werden.

Die speziellen Bedingungen, Angebots-Formulare und Zeichnungen sind vom Sekretariat I gegen frankirte Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ zu beziehen und sind uns die Preis-Angebote mit den anerkannten Zeichnungen und Bedingungen bis zum 6. Oktober 1885 Nm. 6 Uhr unter der Bezeichnung:

„Angebot auf Eisentheile zum Dache der Wagen-Werkstatt in Stargard"

versiegelt zuzusenden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt; die Eröffnung erfolgt am 7. Oktober 1885 Vm. 11 Uhr.

Stettin, den 23. September 1885. (2037)

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Berlin-Stettin.

IV. Vermischte Bekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. In der Zeit vom 16. bis 30. September d. Js. findet mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Alberts'schen Saale am Krengeldanz — eine Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge statt, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind.

Zur Besichtigung der Ausstellung wird hiermit eingeladen. Dieselbe wird am 16. September Nachmittags 4 Uhr eröffnet werden. (2038J)

Elberfeld, den 8. September 1885.

Königliche Eisenbahndirektion.

Engelmann's Kalender

für Eisenbahn-Verwaltungs-Beamte pro 1886 erscheint im Laufe des Oktober. Subskriptionspreis für beide Theile nur **Mark 1,50** bleibt auf vielfache Wünsche noch bestehen. Verwechslungen mit einem ähnlich lautenden Kalender à 2 Mark bitte zu vermeiden.

Berlin W. 35. Julius Engelmann.

Probe-Nummern gratis und franko.

Breslauer Handels-Blatt.

Begründet im Jahre 1844.

Spezial-Organ für die Handels-Interessen in **Schlesien** u. **Posen.**

Inserate

finden durch das „Breslauer Handels-Blatt" die weiteste und zweckmässigste Verbreitung.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.

Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate

für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Schub-Thüren und Thore

für

Magazine, Hallen etc.

nach dem

Kugelsystem, Patent Weickum,

werden nach den neuesten Constructionen in billigster u. solidester Ausführung angefertigt von

P. Sipf, Schlosserm., **Frankfurt** a/M., Neue Rothhofstr. 19.

Bei Verwendung des **Kugelsystems** wird die gleitende Reibung durch die rollende ersetzt, wodurch eine **weit einfachere Construction, somit billigere Anschaffung,** sowie eine **sehr leichte stets gleichmässige Beweglichkeit, ohne Anwendung von Schmiermaterial** erzielt wird.

Es lässt sich dies Kugelsystem noch zu den verschiedensten Zwecken mit grossem Vortheil verwenden, worüber weitere Auskunft ertheilt:

Der General-Vertreter für Deutschland:

Louis Dill, Civil-Ingenieur, **Frankfurt** a/M.

Compound Dampfmaschinen

speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen

wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut

Ph. Swiderski,

Maschinenfabrik, Leipzig.

No. 18. Jahrgang 1885. Berlin, am 26. September 1885.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 24. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:										
1	A B	—	2	Kisten	Kleidungsstücke	—	39	1	Soest	K. E.-D. Hannover	
2	A E J	—	2	Stäbe	Eisen	—	—	2	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez.Kückelhausen.
3	B	50	1	Kiste	Leim	—	54	3	Venlo	Niederländ. Stsb.	
4	{ B B / L	86 / 907 }	1	Fass	leer	—	35	4	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
5	B R	216	1	Korb	?	—	38	5	Konstanz	Badische Stsb.	
6	B S & S	672	1	kleine Kiste	—	—	9	6	Nordhausen Eilg.-Exp.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
7	E	—	4	—	gusseis. emaillirte Kessel		84	7	Karlsruhe	Badische Stsb.	
8	F	545	1	Kiste	Käse	—	21	8	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
9	{ Fr S / L	418 / 32 }	1	Ballen	Lumpen	—	94	9	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
10	G D	—	16	—	Roststäbe	—	16,5	10	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
11	{ G. O. E. / K. R. R. / K. E. B.	40 / — / 83 }	3	—	Ketten	—	—	11	Düsseldorf K. M.	Rechtsrh. Köln	
12	G R L	1016/7	2	Ballen	Kurzwaaren	—	215	12	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
13	H	608	1	Fass	Petroleum	—	175,5	13	Wanne	Rechtsrh. Köln	
14	H C H	2027	1	Kiste	Kautabak	—	15	14	Bützow	Mecklenb. Fr.-Fr.	beschr. Krakow.
15	J	8	1	Kollo	Körbe	—	10	15	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
16	J T E	3	1	Pack	Schiefertafeln	—	8	16	Saarbrücken	„	
17	J Z	956	1	Ballen	gefüllt	—	?	17	Herbesthal	„	
18	K A	1440	1	Gebund	Eisenröhren	—	70	18	Köln Gereon	„	
19	M	2786	1	Kiste	?	—	9	19	Aachen	„	
20	{ R K / E	10 / 4 }	1	Fass	Eier	—	21	20	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
21	St L	874/5	2	½ Oxhofte	leer	—	47	21	Magdeburg	K.E.-D. Magdeburg	
22	T J	2286	1	Ballen	Leinen	—	24,5	22	Eupen	Linksrh. Köln	
23	{ T / T	2 / 2	1 / 1	— / —	Ofenroste / Ofentheil	— / — }	10	23	Linden F.	K. E.-D. Hannover	
					B. Kolli m. Adressen sign.:						
24	{ Bergkeller F & C }	1503	1	Fass	leer	—	13,5	24	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
25	{ B. Levine Bremen }	—	1	—	Stuhl	—	5	25	Aachen	Linksrh. Köln	
26	Elb	20389	1	Wagen	Verblendsteine	—	10 000	26	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
27	{ Kippenthaler Brauerei H. Hörda }	—	1	Fass	leer	—	24	27	Leipzig	K.E.-D.Magdeburg	
28	Leistbräu	7875	1	„	Bier	—	84,5	28	Hannover	K. E.-D. Hannover	
29	München	239	1	Beutel	leer	—	?	29	Crefeld	Linksrh. Köln	
30	Nevins	4	2	Ringe	Draht	—	56	30	Ehrenfeld	„	
31	{ Petroffkij oll Morks Gangassine ◆ W. Ropes & Cp. St. P. }	{ 61135 12—10 }	1	Fass	Maschinenöl	—	180	31	Lingen	Rechtsrh. Köln	
					C. Kolli m. Nummern sign.:						
32	—	593	1	Fass	leer	—	53	32	Oberndorf	Württemb. Stsb.	
					D. Kolli m. Figuren sign.:						
33	weiss /	—	1	—	Rohr	—	5,5	33	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
34	{ 373 }	201	1	Kiste	unbekannt	—	?	34	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	

LaufendeNr	Der Kolli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Kolli ohne Signatur:					
35	—	—	1	Fass	Anticalcaire —	80	35	Breda	Niederländ. Stsb.	
36	—	—	12 1	Stäbe Boden	zu einem zusammengefallenen Butterkübel	1,5	36	Rheda	K. E.-D. Hannover	
37	—	—	1	Stange	□-Eisen —	9	37	Weida	Sächsische Stsb.	
38	—	—	5	Stangen	Flacheisen —	45	38	Reichenbach i/V.	„	
39	—	—	1	Fass	Essig —	39	39	Wahn	Rechtsrh. Köln	
40	—	—	1	—	Gussplatte —	11	40	Saargemünd	Linksrh. Köln	
41	—	—	12	—	alte gusseiserne Hafen	31	41	Oberndorf	Württemb. Stsb.	
42	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	42	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
43	—	—	1	—	Kuppelstange —	—	43	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
44	—	—	7	Bund	Laschen —	63	44	Oberhausen K. M.	„	
45	—	—	1	—	eiserner Latirbaum 2,59 m lang	8,5	45	Hemelingen	„	
46	—	—	15	Kolli	Ofentheile —	54	46	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
47	—	—	1	—	eisernes Rohr —	—	47	Löwen	K. E.-D. Breslau	
48	—	—	1	—	Stechwagen —	—	48	Quedlinburg	K.E.-D. Magdeburg	
49	—	—	1	—	Tragekorb —	2,5	49	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
					II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.					
1	C K	19	1	Ballen	Holzspunde —	34	1	Sniatyn	L.-Cz.-J.	
2	J L C	6592/6593	2	„	Papier —	110	2	Suczawa	„	
3	—	—	1	Rumfass	leer —	19	3	Stanislau	„	
4	—	—	1	Brod	Zucker —	10,5	4	„	„	

Soeben erschien in meinem Selbstverlage:

Handbuch
für
Staats - Eisenbahn - Beamte.

Alphabetische Zusammenstellung derjenigen Gesetze, Verordnungen, Erlasse und Entscheidungen, welche für den Verwaltungsdienst bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen von besonderer Wichtigkeit sind.

39 Bogen in gr. Oct.,
geh. Preis 4 ℳ, geb. 5 ℳ 50 ₰.
Deutz, d. 31. August 1885.
J. C. Axer,
Königlicher Eisenbahn-Betriebs-Sekretär.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Baumbänder
für Obst- & Alleebäume, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

k=Klinker-mauerwerk

BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,
Zweigfabriken unter gleicher Firma:
Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 76. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 30. September 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 23. September 1885.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Die Wohlthätigkeitskassen für die Angestellten der Orientalischen Bahnen.

Die Einrichtung dieser Kassen weicht, den Verhältnissen des Landes entsprechend, in mancher Beziehung von demjenigen ab, was bei uns zu Lande üblich ist, und wird daher eine kurze Mittheilung Interesse haben.

I. Die Vorsichts- und Unterstützungskasse (statt Pensionskasse).

Die Einrichtung einer solchen Kasse wurde vom Beginn des Betriebs an für ein Bedürfniss gehalten; der Verwirklichung stellten sich aber mancherlei Schwierigkeiten entgegen, so dass die entgültige Organisation erst im Jahre 1882 gelang und die Kasse am 1. Januar 1883 ihren Betrieb eröffnen konnte. Die Schwierigkeiten lagen hauptsächlich darin, dass es sich als unmöglich ergab, bei lebenslänglichen Pensionen, welche man natürlich zunächst ins Auge fasste, eine sichere periodische Auszahlung, sowie eine genügende Kontrolle über die Empfangsberechtigten ins Werk zu setzen.

Die Angestellten, welche den Dienst verlassen, sowie die Wittwen und Waisen, zerstreuen sich alsbald über sämmtliche Länder Europas und auch andere Erdtheile; die grössten Schwierigkeiten bei einer Kontrolle bereiten dabei vielleicht diejenigen, welche in den verschiedenen Ländern des (Europäischen und Asiatischen) Orients sich ansiedeln, weil dort zuverlässige Organe eines öffentlichen Dienstes, wie sie für solche Fälle unentbehrlich sind, am allermeisten fehlen.

Nach vielen Erörterungen und manchen vergeblichen Versuchen musste man daher den Gedanken an lebenslängliche Pensionen oder überhaupt an fortgesetzte periodische Auszahlungen fallen lassen und ging schliesslich dazu über, durch die Kasse für jeden Angestellten, bezw. seine Wittwe und Waisen, ein Kapital anzusammeln, dessen Auszahlung in der Regel alsbald nach dem Ausscheiden aus dem Dienste erfolgt. Dies schien auch deshalb zweckmässig, weil die Angestellten meistens überhaupt nicht bis zur Erwerbsunfähigkeit im Dienste bleiben, sondern nach Verlassen desselben noch weiteren Erwerb suchen durch ein Geschäft oder dergleichen, zu dessen Begründung ein Baarkapital erforderlich ist.

Diese Kasse besteht aus zwei getrennten Fonds:

a) Vorsichtskasse (Caisse de prévoyance), zu welcher die Angestellten selbst beitragen;
b) Unterstützungskasse (Caisse de subvention), zu welcher hauptsächlich die Gesellschaft beiträgt.

Aus beiden Fonds setzt sich das Kapital, welches für jeden Einzelnen gebildet wird, zusammen, auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, deren hauptsächlichste folgende sind:

Ad a) Zur Vorsichtskasse zahlt jeder Angestellte 4 pCt. seines Gehaltes (bis zum Höchstbetrage von 240 Liren jährlich = 5 455 Francs); ferner Antheile von bewilligten Gehaltszulagen und Gratifikationen.

Die Gesellschaft verwaltet die Kasse unentgeltlich und garantirt eine 4 pCt. Verzinsung. Die Zinsen werden jährlich zum Kapital geschlagen und für jeden Angestellten wird ein besonderes Konto geführt.

Ad b) Zur Unterstützungskasse zahlt die Gesellschaft 75 pCt. aller Beiträge, welche die Angestellten zur Vorsichtskasse entrichten. Ferner hat die Gesellschaft zur Begründung der Kasse ein Kapital von 50 000 Frcs. geschenkt, hat ein gleiches Geschenk bisher am Schlusse jeden Jahres wiederholt und die Absicht ausgesprochen, dies auch in Zukunft zu thun. Ferner fliessen in diese Kasse (ausser den eigenen Zinsen) gewisse ausserordentliche Einnahmen, nämlich Strafgelder, Ueberschüsse der Verzinsung über 4 pCt. der Bestände der Vorsichtskasse, nicht

zur Erhebung gelangende Posten der Vorsichtskasse, endlich freiwillige Zuwendungen aller Art.

Die Vorsichtskasse, welche aus den eigenen Beiträgen der Angestellten gebildet ist, wird als deren Privateigenthum angesehen und daher der betreffende Antheil beim Verlassen des Dienstes den Einzelnen jederzeit ausgehändigt, mit Ausnahme des einzigen Falles: wenn eine strafweise Dienstentlassung erfolgt auf Grund von Untreue oder Verbrechen. In diesem Falle verfällt der Beitrag zu Gunsten der Unterstützungskasse.

Aus der Unterstützungskasse dagegen, zu welcher die Angestellten selbst nicht beitragen, wird gleichzeitig ein gewisser proportionaler Antheil ausgehändigt mit Rücksicht auf das Dienstalter und die sonstigen Verhältnisse. Die Grundzüge hierfür sind folgende:

Beide Fonds (der Vorsichts- und der Unterstützungskasse) werden jährlich abgeschlossen und das Verhältniss ihrer Gesammtsummen zu einander bildet zugleich dasjenige Verhältniss, wonach die Zutheilung der einzelnen Antheile an die Berechtigten erfolgt. Wenn z. B., wie dieses gegenwärtig der Fall ist, die Gesammt-Unterstützungskasse das 1,26 fache der Gesammt-Vorsichtskasse enthält, so bekommt jeder Angestellte, welcher zu einem vollen Antheil aus der Unterstützungskasse berechtigt ist (siehe nachstehend) aus derselben das 1,26 fache derjenigen Summe, welche er nach seinem Konto aus der Vorsichtskasse zu bekommen hat.

Auf einen solchen vollen Antheil hat der Angestellte ein Anrecht, wenn er 25 Dienstjahre oder das 50. Lebensjahr erreicht hat, er sei Invalide oder nicht. Bei längerer Dienstzeit wächst der Antheil weiter um jährlich 4 pCt. Ausserdem (bei weniger als 25 Dienstjahren oder 50 Lebensjahren) erhalten aus der Unterstützungskasse nur Antheile:

1. die Invaliden,
2. diejenigen, welchen ohne ihr Verschulden der Dienst gekündigt wird,
3. die Hinterbliebenen verstorbener Angestellten.

Die Höhe richtet sich nach dem Dienstalter, nämlich: bis zum 10. Dienstjahre 40 pCt. des vollen Antheils, für jedes weitere Dienstjahr 4 pCt. mehr, also z. B. bei 20 Dienstjahren 80 pCt., bei 30 Dienstjahren 120 pCt.

Die Resultate der Kasse werden etwa die folgenden sein, wenn man den Antheil aus der Unterstützungskasse gemäss Obigem 1,26 des Antheils aus der Vorsichtskasse annimmt und wenn man die Beiträge aus Gehaltszulagen und Gratifikationen (s. o.) ausser Acht lässt:

Stationsvorsteher, Bahnmeister und Angestellte ähnlicher Kategorien beziehen, unter Berücksichtigung der Dienstwohnung, welche bei der Kasse mit zur Berechnung kommt, ein Durchschnittsgehalt von etwa 4 000 Frcs.; von diesem Gehalt berechnet sich die Gesammtsumme aus beiden Kassen ungefähr wie folgt:

Nach 10 Dienst- und Beitragsjahren:

aus der Vorsichtskasse: 4 pCt. Einzahlung nebst 4 pCt. Zinseszins	1 950 Frcs.
aus der Unterstützungskasse: 40 pCt. des bezüglichen Antheils	1 000 „
	2 950 Frcs

Nach 20 Jahren:

Vorsichtskasse	4 800 Frcs.
Unterstützungskasse 80 pCt.	4 800 „
	9 600 Frcs.

Nach 30 Jahren:

Vorsichtskasse	9 000 Frcs.
Unterstützungskasse 120 pCt.	13 600 „
	22 600 Frcs.

Diese Summen werden also ausgezahlt bei Invalidität oder im Todesfall, sowie bei unverschuldeter Dienstentlassung, ferner bei mindestens 25 jähriger Dienstzeit oder nach vollendetem 50. Lebensjahr auch im Fall freiwilligen Austritts, während sonst bei freiwilligem Austritt nur der Betrag aus der Vorsichtskasse, nicht aber derjenige aus der Unterstützungskasse gezahlt wird. In Wirklichkeit wird sich die Abrechnung, namentlich der Unterstützungskasse, wahrscheinlich nicht unerheblich günstiger gestalten, mit Rücksicht auf die einzuzahlenden Antheile an Gehaltserhöhungen und Gratifikationen, ferner wegen der Zinsüberschüsse über 4 pCt. der Vorsichtskasse, endlich durch das erwähnte jährliche Geschenk der Gesellschaft und die verschiedenen Antheile, welche zu Gunsten der Unterstützungskasse verfallen.

II. Die Krankenkasse.

Schon während der Bauzeit war ein ärztlicher Dienst eingerichtet und derselbe nach Betriebseröffnung den Verhältnissen entsprechend dauernd organisirt. Es stellten sich demselben nicht unerhebliche Schwierigkeiten entgegen, indem das Land selbst im allgemeinen weder Aerzte noch Apotheken bot. Die Bahnärzte mussten daher von auswärts herangezogen werden und sind der Mehrzahl nach Deutsche und Deutsch-Oesterreicher; ferner war es nothwendig, die Medikamente selbst zu beschaffen und die Verwaltung und Vertheilung den Aerzten zu übertragen.

Gegenwärtig sind 10 Aerzte angestellt, von denen einer als Oberarzt fungirt, die erforderliche Kontrolle ausübt, die Korrespondenz mit der Direktion führt, die Rechnungen revidirt und namentlich auch die Beschaffung der Medikamente besorgt. Die Aerzte haben auch Privatpraxis, indessen ist diese in manchen Fällen Nebensache, während hierzulande in der Regel umgekehrt die Bahnarztstellen für die Inhaber nur ein kleines Nebenverdienst liefern. Hiernach mussten die Gehälter normirt werden und betragen von 2 200 bis 9 000 Frcs. (Oberarzt) jährlich, je nachdem die bahnärztliche Thätigkeit einerseits und die Privatpraxis andererseits bei den einzelnen Stellen von grösserer oder geringerer Bedeutung ist. Ausserdem erhalten die Aerzte für Dienstreisen reglementsmässige Reisekosten. Jedem Arzte ist eine Strecke zugetheilt, meistens über 100 km lang; er muss diese Strecke mindestens monatlich zweimal bereisen und dabei an bestimmten Orten von den Krankenkassen-Mitgliedern, welche von diesen Bereisungen in Kenntniss gesetzt werden, zu sprechen sein. Ausserdem muss er nach Bedürfniss auch häufiger Reisen unternehmen und Krankenbesuche machen.

Die Medikamente beschafft und verwaltet zunächst der Oberarzt mit Hilfe des nothwendigen Unterpersonals und vertheilt dieselben an die Bahnärzte, welche alsdann weiter an die Kranken distribuiren, wozu ein vollständiger Dienst eingerichtet ist, ähnlich der Beförderung der dienstlichen Korrespondenz. Bei den Medikamenten spielen eine Hauptrolle die Fiebermittel und unter diesen namentlich das Chinin. In jedem Sommer herrschen vielfache Fieberkrankheiten, ganz vorwiegend das klimatische Wechselfieber. Manche Gegenden, besonders die niedrig gelegenen und sumpfigen, sind dadurch sehr verrufen und liegt hierin eine nicht unerhebliche Erschwerniss des gesammten Dienstes. Der Konsum von Fiebermitteln ist deshalb ein sehr bedeutender; im Jahre 1884 wurden, abgesehen von anderen Fiebermitteln, 15 700 g Chinin verbraucht, wonach bei 3 050 Krankenkassen-Mitgliedern auf jedes derselben durchschnittlich 5 g Chinin entfallen, d. h. 5 starke Dosen! Hierzulande macht man damit eine ganze Fieberkrankheit ab! Freilich wird es wohl gehen wie überall: es kommen nicht alle gelieferten Medikamente an den rechten Mann und es werden auch nicht alle wirklich eingenommen.

Berechtigt zur Krankenkasse und zur Theilnahme verpflichtet sind alle Angestellten und Arbeiter; sie zahlen einen Beitrag von $1^1/_2$ pCt. des Gehaltes (bis einschliesslich zur Höhe von 9 200 Frcs.) bezw. der Löhne.

In Krankheitsfällen wird freie ärztliche Behandlung und freie Arznei gewährt, auch soweit nöthig und thunlich Verpflegung im Hospital; die Familienangehörigen der Angestellten, einschliesslich der Dienstboten, werden ebenso verpflegt.

Die Ausgaben der Krankenkasse sind namentlich durch die Gehälter der Bahnärzte und durch die Mitverpflegung der Familienangehörigen der Angestellten ohne Entgelt höher als sonst üblich; daher reicht der Beitrag von $1^1/_2$ pCt., welcher anderswo reichlich zu genügen pflegt, nicht aus; das Defizit beträgt 30 bis 40 pCt. und wird von der Gesellschaft getragen. Die Gesammtzahl der zur Krankenkasse Berechtigten beträgt ca. 3 050, davon an 950 Familienangehörige der Angestellten, welche nicht zahlen und etwa 2 100 zahlende Mitglieder.

Im Durchschnitt der Jahre 1883 und 1884 betrugen pro Jahr:

die Beiträge der Krankenkassenmitglieder	46 700 Frcs.
der Beitrag der Gesellschaft	32 400 „
Sa. der Ausgaben	79 100 Frcs.

Hiervon entfallen auf Honorar der Aerzte und auf Medikamente über 60 000 Frcs., der Rest auf Hospitalkosten, Honorare fremder (namentlich Spezial-) Aerzte, Unterstützungen, Beerdigungskosten u. s. w.

Mit diesem ganz nach Europäischem Vorbild geordneten Krankendienst ist in das noch so unkultivirte Land ein ganz neues bedeutsames civilisatorisches Moment getragen, von welchem man eigentlich einen bedeutenderen Einfluss hätte erwarten sollen, als sich thatsächlich bisher, nach fast 15 jährigem Bestehen, gezeigt hat; indessen ist doch eine günstige Einwirkung auch ausserhalb der Sphäre der Eisenbahn und ihrer Zugehörigen nicht zu verkennen.

III. Die Sparkasse.

Diese wurde 1882 gegründet und eröffnete ihren Betrieb am 1. Januar 1883. Sie ist bestimmt für alle Angestellten, einschliesslich der provisorisch Angestellten, der Eleven und der Unterbeamten (Bahnwärter etc.). Die Gesammtzahl der Berechtigten beträgt ungefähr 1 150. Es werden angenommen Einzelbeträge bis zu 10 Liren (230 Frcs.) und im ganzen auf ein Sparkassenbuch 500 Liren (11 500 Frcs.). Ausserdem sind ausgeschiedene Angestellte, sowie Wittwen und Waisen derselben berechtigt, ihre Beiträge aus der Vorsichts- und Unterstützungskasse und zwar in jeder Höhe in der Sparkasse niederzulegen. Alle Einlagen werden mit $4^1/_2$ pCt. verzinst, die Gesellschaft verwaltet und garantirt die Kasse.

Wie immer, so begegnete auch diese Kasse am Anfang manchen Vorurtheilen und es musste namentlich durch spezielle Reglementsbestimmung allen Beamten, welche mit der Verwaltung der Kasse zu thun haben, die ausdrückliche Verpflichtung auferlegt werden, über alles, was die Sparkassenbücher betrifft, die strengste Verschwiegenheit zu beobachten, — bei Strafe der Verletzung des Dienstgeheimnisses. Ebenso wurde ausdrücklich im Statut festgesetzt: dass das Guthaben bei der Sparkasse von niemand, auch nicht von der Gesellschaft selbst, mit Beschlag belegt oder zurückbehalten werden könne, um zur Deckung von Schadenersatzansprüchen zu dienen.

Am Ende des Jahres 1884 betrug die Zahl der im Umlauf befindlichen Sparkassenbücher 143, die Gesammteinlage (einschliesslich Zinsen) 107 900 Frcs., mithin auf jedes Sparkassenbuch im Durchschnitt 755 Frcs. Bei etwa 1 150 Angestellten, Eleven etc. ergibt sich pro Kopf eines jeden zur Einlage Berechtigten eine Summe von 94 Frcs.; was immerhin nach erst zweijährigem Bestande der Sparkasse als ein günstiges Resultat bezeichnet werden kann.

Wiesbaden, im September 1885. H. Sarrazin.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Fortsetzung aus No. 75.)

Kommissionsbericht zu No. XIX der Tagesordnung, betreffend Abänderung einiger Bestimmungen des Vereinskarten-Reglements.

Namens der Vereinskarten-Kommission: In Vollmacht des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Die Spezialdirektion. (Dr. Reinhard.)

In einem sämmtlichen Vereinsverwaltungen zugegangenen Schreiben vom 8. April 1885 weist die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen darauf hin, dass seit dem Bestehen des derzeit gültigen Vereinskarten-Reglements durch die in umfassendem Masse eingetretenen Verstaatlichungen von Privatbahnen die Verhältnisse, unter welchen jenes Reglement zu Stande gekommen sei, sich wesentlich verändert hätten. Sie erachtet es deshalb für angezeigt, das Vereinskarten-Reglement diesen neuen Verhältnissen anzupassen und beantragt dessen Revision nach drei Richtungen:

1. in Bezug auf die Frage der Berechtigung zur Erlangung von Vereinskarten,
2. in Bezug auf die dermalen bestehende Unterscheidung zwischen den Karten für Mitglieder und Oberbeamte und
3. in Bezug auf die Beseitigung der Vereinskarten II. Klasse.

In Bezug auf den ersteren Punkt ist die antragstellende Verwaltung der Ansicht, dass es mit Rücksicht auf die Organisation der Staatsbahnen erforderlich sei, in dem Vereinskarten-Reglement die Berechtigung zur Erlangung einer Vereinskarte für diejenigen Dienststellen oder Personen ausdrücklich auszusprechen, welchen bei den Staatsbahnen kraft ihrer amtlichen Stellung nach der bestehenden Organisation die Oberaufsicht über die Betriebsführung zukommt. Sie weist dabei darauf hin, dass diese Berechtigung auch bereits durch die Gewährung der Vereinskarten No. 27 und No. 528 anerkannt sei.

Zu dem zweiten Punkte bemerkt die K. K. Generaldirektion, dass der derzeit bestehende Unterschied zwischen Karten für Mitglieder und Oberbeamte nicht aus einem sachlichen Bedürfnisse entsprungen sei, auch zufolge der Bestimmung, dass unter gewissen Voraussetzungen für Mitglieder Oberbeamten-Karten und für Oberbeamte Mitgliederkarten beansprucht werden können, nicht konsequent durchgeführt werde und dass dieser Unterschied namentlich die Staatsbahnverwaltungen an einer dem geschäftlichen Bedürfnisse entsprechenden freieren Bewegung in der Vertheilung der Karten hindere.

Die Beseitigung der ohnehin nicht beliebten Vereinskarte II. Klasse endlich wird als Folge der Beseitigung des Unterschiedes zwischen Karten für Mitglieder und für Oberbeamte beantragt unter Hinweis darauf, dass diese Karten nur von grösseren Verwaltungen in Anspruch genommen werden und zwar für solche Beamte, für welche ein geschäftliches Bedürfniss für den Besitz einer Vereinskarte weniger vorliege.

Im Anschluss an diese Ausführungen beantragt die K. K. Generaldirektion die Abänderung des derzeit gültigen Vereinskarten-Reglements in folgenden Punkten:

Im § 1 Z. 2, zwischen lit. a und b einen neuen Absatz folgenden Wortlautes einzuschalten:

„oder b) welche in den Staatsgebieten, in denen Staatsbahnen bestehen, kraft ihrer amtlichen Stellung als Mitglieder der obersten Aufsichtsbehörde zur Oberaufsicht über dieselben berufen sind."

Die dermalige lit. b mit lit. c zu bezeichnen und die Eingangsworte des nächstfolgenden 2. Absatzes der Z. 2 folgendermassen zu fassen:

„Unter der Voraussetzung sub a oder c können Vereinskarten erhalten" u. s. w. wie in der jetzigen Fassung.

Im § 2 Z. 2 im 1. Absatze 4. Zeile die Worte „sowohl für Mitglieder wie für Oberbeamte", ferner die Absätze 2, 3 und 4 gänzlich zu streichen und an die Stelle dieser letzten 3 Absätze einen neuen mit folgendem Wortlaute treten zu lassen:

„Es bleibt dem Ermessen der Verwaltung anheimgestellt, wie viele von den hiernach gebührenden Karten sie für Mitglieder oder Oberbeamte, bezw. bei Staatsbahnen für Mitglieder der Aufsichtsbehörde beanspruchen will."

Im § 3 alin. 1 in der 2. Zeile die Worte „für ein Mitglied oder einen Oberbeamten" zu streichen.

Im § 4 alin. 1 die Worte „Mitglieder der oberen Verwaltungsstelle und diejenigen Oberbeamten" zu streichen und an deren Stelle das Wort "Personen" zu setzen.

Im alin. 2 dieses Paragraphen die lit. b zu fassen:

„b) den Namen und die dienstliche Stellung des Vereinskarten-Inhabers."

Alin. 3 gänzlich zu streichen.

Im § 7 alin. 1 die Worte „an ein Mitglied oder einen Oberbeamten einer Vereinsverwaltung" ebenfalls zu streichen.

Die Berathungen der Vereinskarten-Kommission, an welche die vorstehenden Anträge zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen worden sind, haben zu folgenden Ergebnissen geführt.

Bei Prüfung des ersten Antrages, betreffend die Berechtigung zur Erlangung von Vereinskarten für die Aufsichtsorgane der Staatsbahnverwaltungen, hielt sich die Kommission zunächst im Anschlusse an die von der geschäftsführenden Direktion im Schreiben vom 24. April l. Js. über die Ausstellung der Vereinskarten No. 27 und No. 528 abgegebene Erklärung nicht für berufen, die Berechtigung dieser Karten in den Kreis ihrer Erwägungen zu ziehen. Sie vermochte aber andererseits auch dem Bestehen jener Karten eine präjudizielle Bedeutung für die Beurtheilung des gestellten Antrages nicht beizulegen.

In Bezug auf den Antrag selbst gingen die Ansichten der Kommissionsmitglieder auseinander. Ein Theil derselben war der Meinung, dass in dem gegenwärtig gültigen Reglement durch die Bemessung der Zahl der Karten nach dem Längenverhältnisse der Bahnen eine bessere Ausgleichung zwischen Leistung und Gegenleistung herbeigeführt sei, als dies früher der Fall gewesen, dass hierdurch das Interesse der Verwaltungen an der Vertheilung der Karten mehr zurückgetreten sei, sofern nur überhaupt die bestehende Sicherheit gewahrt bleibe, die Karten nicht an Personen gelangen zu lassen, welche an den Geschäften der Betriebsleitung nur unwesentlich Antheil nehmen und dass deshalb der gestellte Antrag, da er eine Vermehrung der Karten nicht in sich schliesse, mit Rücksicht auf die geänderten Verhältnisse und bei der Stellung der Aufsichtsorgane zu den Staatsbahnverwaltungen unbedenklich erscheine, namentlich dann, wenn in geeigneter Weise Vorsorge getroffen werde, dass nicht ein unverhältnissmässig grosser Theil der Karten auf Kosten der in der Leitung des Betriebes unmittelbar thätigen Personen für Organe der Oberaufsicht in Anspruch genommen werden könne.

Gegen diese Auffassung wurde andererseits geltend gemacht, dass der Antrag nur auf der Basis des derzeit bestehenden Reglements geprüft werden könne, und dass derselbe schon mit dem an der Spitze desselben erläuterten Zwecke der der ganzen Einrichtung — die Berathung und Verständigung über ihre Angelegenheiten den hierzu Berufenen durch persönlichen Verkehr und eigene Anschauung zu erleichtern — schwer in Einklang zu bringen sei. Mit Grund lasse ich aus dieser Bestimmung folgern, dass die Karten nur solchen Personen gegeben werden sollen, welche in unmittelbarer und stetiger Berührung mit dem Betriebe stehen. Diese Auffassung finde auch weiter ihre Bestätigung in der Bestimmung des § 1, dass die Karten unter den dort näher angegebenen Voraussetzungen an „Mitglieder der Central-Verwaltungsstelle" und an Oberbeamte gegeben werden können. Die Stellung der Staats-Aufsichtsorgane zur eigentlichen Betriebsleitung sei indessen keine so nahe, um nach jenen Grundsätzen die Inanspruchnahme von Vereinskarten begründet erscheinen zu lassen, der gestellte Antrag sei daher mit dem Sinne des derzeitigen Reglements nicht in Einklang zu bringen.

Nach eingehender Diskussion fand der für den Fall der Annahme des gestellten Antrages gemachte Vorschlag, eine Bestimmung über die Beschränkung der Zahl der an die Aufsichtsbehörden zu gewährenden Karten vorzusehen, zwar allseitige Annahme, der Antrag der Oesterreichischen Staatsbahnverwaltung aber wurde mit Stimmengleichheit abgelehnt. Unter diesen Umständen sah die Kommission davon ab, sich mit bestimmten Vorschlägen über die zweckmässigste Art der vorerwähnten Beschränkung weiter zu beschäftigen.

Findet dieses ablehnende Ergebniss der Berathung zu Punkt 1 die Zustimmung der Generalversammlung, so würden die zu § 1 und 2 des Vereinskarten-Reglements gestellten speziellen Abänderungsvorschläge, soweit sie sich auf die Berechtigung der Aufsichtsorgane zum Bezug von Vereinskarten beziehen, hinfällig werden und zwar die unter 1 des Schreibens der K. K. Generaldirektion gestellten Abänderungsanträge einschliesslich der unter 2 zur Einschaltung der Ziffer 1 des § 2 vorgeschlagenen Worte „bezw. bei Staatsbahnen für die Mitglieder der Aufsichtsbehörde".

Dagegen war die Kommission einstimmig der Ansicht, dass die auf Beseitigung des Unterschiedes zwischen Mitglieds- und Oberbeamten-Karten und auf den Wegfall der Vereinskarten II. Klasse gerichteten Anträge in Anerkennung der für diese Anträge vorgebrachten Gründe zur Annahme zu empfehlen seien.

Hiernach wird dem § 2, Ziffer 1, unter Wegfall des ganzen bisherigen Textes die vorgeschlagene Fassung zu geben sein:

„Die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten wird bemessen nach der Länge derjenigen dem Vereine angehörigen Bahnen oder Bahnstrecken, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet, und zwar dergestalt, dass jeder Verwaltung

bei einer Bahnlänge bis zu 50 km . . . 2 Karten,
" " " über 50—100 km . . 4 "
" " " " 100—200 km . . 6 "

und für je weitere, wenn auch nur angefangene 100 km 2 Karten mehr gewährt werden.

Es bleibt dem Ermessen der Verwaltung anheimgestellt, wie viele von den hiernach gebührenden Karten sie für Mitglieder oder Oberbeamte beanspruchen will, mit der Massgabe, dass bei den Privatbahnen mindestens die Hälfte der Karten den Oberbeamten zuzuwenden ist."

Selbstverständlich würden bei dieser Aenderung die Voraussetzungen, welche § 1 an die Qualifikation des Vereinskarten-Inhabers knüpft, bestehen bleiben.

Die vorgeschlagene Aenderung zu § 3 Absatz 1 (Streichung der Worte „für ein Mitglied oder einen Oberbeamten") und zu § 7 (Streichung der Worte „an ein Mitglied oder einen Oberbeamten einer Vereinsverwaltung") wird, nachdem der Antrag auf Betheiligung der Aufsichtsorgane an der Vereinskarten-Einrichtung nicht angenommen worden ist, nicht für geboten erachtet.

Auch dem weiteren Antrage, im § 4 Absatz 1 statt der Worte „Mitglieder der oberen Verwaltungsstelle und diejenigen Oberbeamten" das Wort „Personen" zu setzen, wird nach Ansicht der Kommission nunmehr keine weitere Folge zu geben sein. Die Beibehaltung dieser Bestimmung empfiehlt sich vielmehr deshalb, weil nach der Bestimmung im § 2 bei Privatbahnen mindestens die Hälfte aller Vereinskarten für Oberbeamte ausgefertigt werden soll.

Die Beseitigung der Vereinskarten II. Klasse würde erheischen:

die Streichung des Absatzes 2 in § 2: „Von den für Oberbeamte zu beanspruchenden etc." bis „ausgefertigt werden",

ferner die Streichung des Absatzes 3 in § 4: „die Karten für beliebige Wagenklasse sollen sich von denjenigen der II. Wagenklasse in der Farbe unterscheiden,"

endlich die Abänderung der Worte des ersten Absatzes in § 5: „in derjenigen Wagenklasse, auf welche sie lauten" in „beliebiger Wagenklasse".

Schliesslich wird die Abänderung des § 4 Absatz 2 lit. b dahin empfohlen, dass statt der Worte „den Namen des Mitgliedes oder Oberbeamten derjenigen Verwaltung, welcher der Vereinskarten-Inhaber angehört" die Worte „den Namen und die dienstliche Stellung des Vereinskarten-Inhabers" gesetzt,

und unter c zu den Worten „die Bezeichnung der Wagenklasse" der Zusatz „und die Berechtigung des Vereinskarten-Inhabers (§ 5)" beigefügt wird.

Den von der Direktion der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft unter dem 11. Juni d. J. gestellten Antrag, die vorgeschlagene Bestimmung, „dass bei Privatbahnen mindestens die Hälfte der Karten den Oberbeamten zuzuwenden sei" fallen zu lassen, erachtet die Kommission durch die von der geschäftsführenden Direktion unter dem 16. Juni d. J. abgegebene Erklärung für erledigt.

(Die Generalversammlung schloss sich diesen Anträgen der Vereinskarten-Kommission an. Siehe Protokoll in No. 70 S. 875.)

Aus den Verhandlungen des internationalen Eisenbahnkongresses in Brüssel.

(Fortsetzung aus No. 73.)

Nachdem die Ergebnisse der Kongressberathungen in betreff der Fragen I (Oberbau), X (Sekundärbahnen), XI (Sonntagsruhe) und XII (Statistik) bereits im letzten Artikel mitgetheilt wurden, erübrigt noch die Besprechung der Fragen II bis IX des Kongressprogramms.

Zu Frage II betreffend „Die Prüfung und Diskussion der praktischen Methoden zur Vergleichung verschiedener unter differirenden Bedingungen der Trace und des Profils aufgestellter Projekte für dieselbe Eisenbahnlinie vom Standpunkte der Kosten des Baues und des Betriebes" erörterte der Referent Herr E. Gérard (Ingenieur der Belgischen Staatsbahnen) in seinem Berichte an die I. Sektion, welcher die Frage zur Berathung überwiesen war, die verschiedenen, hiebei in Betracht kommenden Methoden (Belpaire, Baum, Freycinet, Szabo, Launhardt), führt dieselben auch an Beispielen durch und gelangt schliesslich zur Eintheilung dieser Methoden in summarische und komplette; summarische (expeditive) nennt er diejenigen, bei welchen sowohl die gegebenen Daten (données) ungenau, als auch die zu suchenden Faktoren (demandées) nur mit relativer Genauigkeit ermittelt werden. Zu den kompletten Methoden zählt Referent diejenigen, bei welchen die Daten, welche aus dem Studium der Trace, des Profils und der Verkehrsmenge resultiren, möglichst vollständig vorliegen und die Betriebsausgaben-Berechnung mit möglichster Rigorosität und Genauigkeit aufgestellt wird.

Die erste Sektion ging davon aus, dass man in der Zukunft bei der Wahl der Trace Rücksicht nehmen müsse auf die rationelle Wechselbeziehung, welche stets zwischen Mittel und Zweck bestehen muss, also auch zwischen der Höhe der Baukosten und den zu erwartenden Betriebsresultaten; die Sektion fand es aus diesem Gesichtspunkte zweckmässig, folgende drei wesentliche Fragen zu formuliren:

A. Untersuchung der summarischen Methoden zur Vergleichung oder Klassifizirung mehrerer Varianten der Trace, der Profile, oder mehrerer Vorprojekte, für welche man nur beschränkte Daten zur Verfügung hat, so beispielsweise die Länge, die gesammte zu überwindende Höhe, den wahrscheinlichen Verkehr und die zu erwartende Einnahme.

B. Untersuchung der vollständigen Methoden um mehrere Projekte zu vergleichen, welche durch ihre Längenprofile, ihre in detaillirten Plänen eingezeichneten Tracen und nach den Zusammenstellungen des zu erwartenden Verkehrs bestimmt sind.

C. Einfluss des Ersatzes des Eisens durch Stahl für die Schienen, der Zunahme des Schienengewichtes, der Kraft und Lenksamkeit der Lokomotive, der Vollkommenheit der Bremsen auf die aufzustellenden Regeln, betreffend die Minimalradien der Bögen und das Maximum der Steigung, welche bei den vergleichsweisen Prüfungen der Eisenbahnprojekte in Gebirgsländern zulässig sind.

Die Sektion beantwortete obige Fragen wie folgt:

A. Summarische Methoden, welche allgemeine Grundlagen oder solche unvollständiger Natur umfassen.

Die erste Sektion verwirft nicht absolut die Anwendung der expeditiven Formeln, aber dieselbe ist der Ansicht, dass diese Formeln nur dann vergleichsweise praktische Resultate geben werden, wenn dieselben für jeden einzelnen Fall und unter den gegebenen lokalen Verhältnissen, für welche selbe dienen sollen, und zwar zu dem Zwecke aufgestellt werden, um die einzelnen Varianten und Vorprojekte zu vergleichen oder wenigstens zu kassiren.

B. Methoden, bei denen sowohl die gegebenen als auch die zu suchenden Faktoren möglichst klar gelegt sind.

Die erste Sektion ist der Ansicht, dass keinerlei allgemeine Formel, so komplizirt selbe auch immer sei, genüge, um in jedem einzelnen Falle die Möglichkeit des Vergleiches mit einer genügenden Genauigkeit zu geben, und zwar eines Vergleiches zwischen mehreren vollständigen Projekten einer Eisenbahnlinie, und dass überdies diese Vergleichung die Kenntniss der genauen Lage jeder Rampe und jedes Bogens erfordert.

Um ein annehmbares praktisches Resultat zu erzielen, ist es für jeden speziellen Fall nothwendig, sich Rechenschaft über alle Grundlagen zu geben, welche aus dem Studium des Projektes rücksichtlich der Baukosten, der Betriebsauslagen und der wahrscheinlichen Einnahme erwachsen.

Von diesen Grundlagen sind folgende als wesentlich festzuhalten:

1. Die detaillirte Trace im Grundrisse (Schichtenplan).
2. Spezial-Längenprofil.
3. Der angenommene Verkehr oder wenigstens der Waarenverkehr.
4. Die anzuwendenden Tarife.

Von diesen ersteren Grundlagen könnte man die wahrscheinliche Art und Weise des Betriebes, die jährlichen Zugförderungskosten etc. etc. ableiten.

Selbe würden auch beispielsweise dazu führen, die Anzahl der Zugkilometer und Tonnenkilometer, der Lokomotivkilometer, der dynamischen Arbeit, sei es in Kilogrammmetern oder in Pferdekräften, sei es mittelst eines virtuellen Widerstands-Koëffizienten etc. etc., zu bestimmen, und von allen diesen Elementen könnten die pekuniären Koëffizienten abgeleitet werden.

C. Einfluss der Verwendung von Stahlschienen, kräftigerer und lenksamerer Lokomotiven, ebenso Verbesserung der Bremsen.

„Die Verwendung von Stahlschienen und die wichtigen Fortschritte, welche thatsächlich in der Stärke und Lenksamkeit der Motoren gemacht wurden, gestatten die Anlage von Gebirgsbahnen in einer viel ökonomischeren Weise wie ehemals, indem für die Anlage viel weniger rigorose Bestimmungen, betreffend des anzuwendenden Minimalradius, der Bögen, und des Maximums der Steigungen und Gefälle, Geltung haben.

Es ist indess bei allen Bahnprojekten von Wichtigkeit, so wenig als möglich die Minimalradien und Maximalsteigungen zur Anwendung zu bringen.

Ebenso ist es von grossem Werth, an einer und derselben Stelle nicht den Minimalradius und das Maximum der Steigung oder des Gefälles gleichzeitig zur Anwendung zu bringen.

Endlich muss man bei der Wahl dieser Grenzen immer auf die Linien mit grösserer oder geringerer Zuggeschwindigkeit Rücksicht nehmen und sich gleichzeitig die Natur des Verkehres vor Augen halten.“

Die Beschlussanträge der Sektion wurden vom Plenum des Kongresses ohne Aenderungen acceptirt.

Frage III des Kongressprogramms behandelte die Berathung der Grundsätze, welche bei der Konstruktion des rollenden Materials zu dem Zwecke eingehalten werden sollen, um den Austausch (Uebergang) des letzteren zu erleichtern und zu regeln.

Referent Hubert, Chefingenieur der Belgischen Staatsbahnen, hebt in seinem Bericht hervor, dass infolge der fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnverkehrs und der Vervielfachung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Eisenbahngesellschaften das rollende Material berufen sei „Europa zu traversiren“, dass daher die obige Frage die grösste Bedeutung habe. Referent bespricht dann die Schwierigkeiten, welche sich aus der verschiedenartigen und fortwechselnden Konstruktion der Fahrbetriebsmittel dem Austausche derselben entgegenstellen, erwähnt des einfachen Grundsatzes, auf dem der Austausch der Fahrbetriebsmittel zwischen Frankreich und Belgien beruht. Dieser Grundsatz lautet:

> „Einen Waggon, welcher ohne Unzukömmlichkeit auf einer Linie verkehrt, kann man unter gleichen Bedingungen auf einer anderen Linie zulassen.“

Referent bespricht sodann die „Technischen Vereinbarungen des Deutschen Eisenbahnvereins“, sowie die „Union internationale“, welche zwischen den Belgischen, Französischen, Holländischen, Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen und Schweizer Bahnen in betreff der Bedingungen des internationalen Verkehrs von und über Belgien und Frankreich im Jahre 1876 geschlossen wurde, endlich das Italienisch-Deutsche Reglement für den internationalen Verkehr, schliesslich die provisorischen technischen Vereinbarungen über den Austausch des Materials zwischen den Italienischen Bahnen einerseits, den Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen, Schweizerischen, Belgischen und Holländischen Bahnen andererseits für den Verkehr über den Gotthard und Brenner.

Die grosse Menge dieser Verträge, welche den Austausch von Betriebsmaterial regeln, hat nicht ermangelt, dem Eisenbahnbetriebe ernstliche Schwierigkeiten zu bereiten, welche eine einheitliche Vereinbarung beseitigen würde. Um sich hiervon eine Vorstellung zu machen, weist Referent auf die Lage der Schweiz hin, welche durch die Eröffnung des Gotthardtunnels und der Arlbergbahn in direkte Verkehrsbeziehung mit den Eisenbahnen Frankreichs, Deutschlands, Badens, Bayerns, Oesterreich-Ungarns und Italiens gesetzt ist.

In ihrem internen Verkehre seien die Schweizerischen Bahnen vom technischen Standpunkte durch das „Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Betriebsmaterial für den Güterdienst im direkten Verkehre, ddo. 1. April 1879“ untereinander verbunden.

Der Austausch von Schweizer Betriebsmaterial mit den Eisenbahnen, welche dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, ist dem Reglement dieses Vereins unterworfen.

Für den Verkehr mit Italien hat das neue Italienisch-Deutsche Reglement Geltung.

Die Konferenz der Schweizer Eisenbahnen ist andererseits dem internationalen Vereinsreglement beigetreten, welches in den Verkehrsbeziehungen der Schweiz mit Belgien Anwendung findet.

Endlich ist der Austausch von Betriebsmaterial mit den Französischen Gesellschaften durch die Uebereinkommen zwischen der Jura-Bern-Luzern-, der Französischen Ostbahn, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn geregelt, welchen sich die anderen Schweizer Gesellschaften angeschlossen haben.

Die Unzukömmlichkeiten dieser Verschiedenheit in den reglementarischen Bestimmungen wahrnehmend und durchdrungen von der Wichtigkeit des vorgesetzten Zieles, schlug die Schweizer Regierung im Jahre 1882 den Regierungen der benachbarten Länder vor, eine internationale Konferenz von Sachverständigen nach Bern (16. Oktober 1882) zum Zwecke der Herstellung der technischen Einheit des Eisenbahnwesens einzuberufen.

Die Beschlüsse dieser Konferenz bestimmen die Bedingungen technischer Natur, welche das rollende Material der Eisenbahnen erfüllen muss, das dem internationalen Verkehr dient.

Sie beziehen sich auf die Dimensionen (Maximum und Minimum) der Hauptbestandtheile des zu verfertigenden und bestehenden Materials, wobei bei letzterem zur Ausgleichung nichtsdestoweniger gewisse ausnahmweise Dimensionen zugelassen werden.

Bereits haben alle Staaten, welche in der Konferenz vertreten waren, im Prinzip den gefassten Beschlüssen zugestimmt, allerdings mit einzelnen Vorbehalten, welche jedoch keine erheblichen Schwierigkeiten hervorrufen dürften.

Das Problem scheint demnach einer befriedigenden Lösung nahegerückt, wenigstens was die zu Bern vertreten gewesenen Regierungen betrifft.

Die Bedeutung der Beschlüsse der Berner Konferenz — fährt der Bericht fort — ist eine solche, dass sie dem Kongress nur wenig zu thun übrig lässt, um, wenigstens was das rollende Material betrifft, in der Gegenwart das Problem der technischen Einheitlichkeit der Eisenbahnen zu lösen. Der Beitritt der zu Bern nicht vertretenen Länder zu den gefassten Beschlüssen würde genügen, um ihnen den allgemeinen Charakter zu geben, welcher ihnen fehlt.

Da aber die unaufhörlichen Fortschritte der Eisenbahnen nicht gestatten, die heute zugelassenen Regeln als unveränderlich zu betrachten, gelange man naturgemäss zu dem Gedanken einer allgemeinen Konferenz der Verwaltungen, welche sich in direkten Verkehrsbeziehungen befinden.

Diese Konferenz hätte entweder periodisch, oder wenn die Anzahl oder Bedeutung der zu lösenden Fragen eine Einberufung der Delegirten der Regierungen nützlich erscheinen liesse, zusammenzutreten.

So viel über den höchst interessanten Bericht des Referenten.

Die II. Sektion schlug nach eingehender Berathung folgenden Beschluss dem Kongresse vor:

> „Der Kongress spricht, indem derselbe die Nützlichkeit der Berathungen der Berner Konferenz vom Jahre 1882 anerkennt, den Wunsch aus,
>
> 1. dass an den weiteren Arbeiten alle am Austausche des rollenden Materials interessirten Staaten theilnehmen;
> 2. dass die Beschlüsse der Berner Konferenz im liberalsten Sinne angewendet und jeder Verwaltung alle Freiheit gelassen wird, welche mit der Sicherheit des internationalen Verkehrs vereinbar ist.“

Der Sektionsantrag wurde vom Plenum angenommen.

Frage IV, über welche die Herren J. Dejaer, Chefingenieur der Belgischen Staatsbahnen, und de Buschère, Inspektor der Belgischen Staatsbahnen, referirten, betraf die Oekonomie des Eisenbahnbetriebes und war wie folgt formulirt:

> „Allgemeine Mittel zur Reduktion der Ausgaben,
> a) der Unterhaltung, Bewachung und Beaufsichtigung der Bahn;
> b) der Zugförderung und des Materials;
> c) des Ein- und Ausladens, sowie des Rangirens in den Bahnhöfen.“

Die Referenten erörterten in ihrem ausführlichen Berichte jene Momente, welche die Höhe der Kosten der einzelnen Dienstzweige beeinflussen, besonders beachtenswerth sind ihre Ausführungen über die Qualität der Schienen und Schwellen, sowie über die Abnutzung derselben, über die Bahnaufsicht, über die Anschaffung und Reparatur der Lokomotiven und Wagen, über den Brennstoff, über die Kosten der Beleuchtung und Beheizung der Wagen, endlich über das Auf- und Abladen der Güter, sowie über das Verschieben der Wagen.

Auffällig ist, dass die Referenten der Reduktion der persönlichen Ausgaben wenig Aufmerksamkeit schenken und speziell das Akkordarbeitssystem, ein wesentliches Mittel zur Verminderung der letzteren Ausgaben, nur flüchtig berühren.

Die Referenten stellten schliesslich auf Grund ihrer Deduktionen 33 Fragen in betreff der Art der Betriebführung vom Standpunkt der Oekonomie auf.

Die II. Sektion fand nach eingehender Berathung der vom Referenten formulirten Fragepunkte, dass sie nur einige davon in bestimmter Weise zu beantworten in der Lage sei.

Diese Fragen sind folgende:

2. Frage. Sollen die Schienen aus weichem oder hartem Stahl erzeugt werden, und welches sind demzufolge die Bedingungen ihrer Erzeugung, welche den Eisenwerken aufzuerlegen sind, und welchen Proben soll man die Schienen unterziehen, bevor selbe übernommen werden?

Antwort: Die Sektion äussert den Wunsch, dass die Ingenieure sich eingehend mit dem Studium der Frage beschäftigen sollen, welche wechselseitige Beziehungen zwischen dem zu den Tyres einerseits und zu den Schienen andererseits verwendeten Stahl bestehen.

Ebenso nützlich wäre es, sich über den Einfluss klar zu werden, welchen die Temperatur auf die verschiedenen zur Verwendung kommenden Stahlgattungen ausübt, im weitern über den jedem Profile eigenen statischen Widerstand und über das Gewicht der Schienen pro Kurrentmeter Erhebungen zu pflegen.

Endlich wäre es sehr wissenswerth, den Zusammenhang zu kennen, der zwischen dem Zugwiderstande der Randbandagen (Tyres) und den von letzteren durchlaufenen Kilometern besteht.

5. Frage. Ist es von Vortheil, konische Tyres und gewölbte Schienenköpfe beizubehalten, oder empfehlen sich cylindrisch abgedrehte Tyres und flache Schienenköpfe?

Antwort: Die Sektion hält diese Frage noch nicht für spruchreif und ist der Ansicht, dass vorerst zahlreiche und ernstliche Proben vorgenommen werden sollen.

17. Frage. Bis zu welcher Grenze kann man den Leerlauf der Maschinen (kalte Maschinen), Waggons und Lastwagen reduziren? Bis zu welcher Grenze kann der Effektivstand der Maschinen, Personen- und Lastwagen reduzirt werden?

Antwort: Die Mittel, um so viel als möglich das unproduktive Leerlaufen der Lokomotiven, Waggons und Lastwagen zu verhindern, liegen in dem gemeinschaftlichen Zusammenwirken der Verkehrs- und Zugförderungs- so wie Werkstättendirektion, welche zunächst hieran ausserordentliches Interesse haben.

18. und 22. Frage. Ist es besser den Dienst der Lokomotive auf der Strecke in der Weise auszudehnen, dass man mit dem Maschinenführer-Personal in bestimmten Stationen nach einem Turnus wechselt, oder ist es besser, die durchlaufene Strecke der Lokomotive in der Weise zu limitiren, dass immer für jede Maschine das nämliche Personal mit der Führung betraut wird? Gibt es eine Grenze, nach welcher es besser ist, das Zugmaterial zu demoliren anstatt dasselbe zu repariren?

Antwort: Immer von der Ansicht ausgehend, dass die nöthigen Reparaturen uud die Wartung der Lokomotiven genügend und verlässlich durchgeführt werden können, wäre es wünschenswerth, die Mittel ausfindig zu machen, die jährliche mittlere Leistungsfähigkeit derselben selbst um den Preis zu erhöhen, dass mit der Führung der Maschinen ein doppelter Turnus des Personals betraut wird.

21. Frage. Welches sind die hauptsächlichsten Verbesserungen, welche in neuerer Zeit bei den Werkzeugen und Werkstättenmaschinen stattgefunden haben und zwar in der Richtung um 1. die Kosten der Handarbeit zu reduziren, 2. eine vollkommenere und ökonomischere Arbeit herzustellen?

Antwort: Indem die Fortschritte konstatirt werden, welche in der Erzeugung der Arbeitsmaschinen und Werkgeräthe gemacht werden und der Umstand hervorgehoben wird, dass man immer mehr und mehr die Hand- durch Maschinenarbeit ersetzt, spricht die Sektion den Wunsch aus, dass die Eisenbahnverwaltungen in diesem Sinne und ebenso in allen Punkten, welche sich auf die Theilung der Arbeit und die Ausdehnung der Akkordarbeit beziehen, fortschreiten mögen.

23. Frage. Sollen die Reparaturarbeiten der Fahrbetriebsmittel in Regie ausgeführt oder einem Unternehmer übertragen werden?

Antwort: Die Sektion ist der einstimmigen Ansicht, dass derlei Reparaturarbeiten durch die betriebführende Bahn selber ausgeführt werden sollen. Die Erfahrung lehrte, dass sich die Privatindustrie immer ausser Stande gezeigt hat, derlei Arbeiten zu zufriedenstellenden Bedingungen durchzuführen.

27. Frage. Welches ist das der Oekonomie entsprechendste Material, das beim Betrieb der Sekundärbahnen Verwendung finden soll?

Antwort: Die 27. Frage gab einem Mitgliede der Kommission Veranlassung, der Sektion die Frage vorzulegen, wegen Vergleichung der Fahrzeuge mit Drehschemel (Wandschemel) zu solchen, welche mit fixen Achsen versehen sind, die Sektion spricht den Wunsch aus, dass die Experimente fortgesetzt werden sollen, bevor man vom Standpunkte des Widerstandes Vergleiche zwischen Fahrzeugen mit Drehschemel, fixen Achsen oder seitlich verstellbaren Achsen anstellt.

Was die Fragen 25, 26, 28, 29, 30, 31 anbetrifft, welche ebenfalls in Erwägung gezogen wurden und einen Ideenaustausch veranlassten, fand sich die Kommission nicht veranlasst dieselben entscheidend zu beantworten.

Diese Fragen sind die folgenden:

25. Frage. Welches ist das sparsamste Beheizungssystem der Lokomotiven?

26. Frage. Welches sind die Mittel, um für eine gegebene Arbeit die Kosten des Brennstoffes und des Schmieröles zu reduziren?

28. Frage. In welchem Grade sollen die Züge die Geschwindigkeit beim Durchpassiren der grossen Stationen und der Abzweigungen (Kreuzungen) ermässigen?

29. Frage. Gestattet die Anwendung der automatischen kontinuirlichen Bremse den Wegfall der Bremser?

30. Frage. Welches ist die vortheilhafteste Gasbeleuchtungsmethode?

31. Frage. Welches soll das Mittel sein, um den Nutzeffekt der Krahne (Winden-Hebeböcke) beim Beladen und Entladen zu erhöhen?

Die nicht beantworteten Fragen wurden von der Sektion als weniger wichtig angesehen oder waren in Fragen enthalten, die schon andererseits beantwortet waren.

Das Plenum des Kongresses nahm die Anträge der Sektion ohne Aenderung an. Eine kleine Debatte knüpfte sich an die 18. und 22. Frage, betreffend den Turnus der Maschinenführer. Die Ansicht der Sektion, dass man die Maschine einem zweiten Maschinenführer anvertrauen soll, sobald der erste seinen Dienst beendet hat, fand einen Widersacher in der Person des Delegirten Gérard. Der Maschinenführer soll mit seiner Maschine dauernd verheirathet sein, damit er dieselbe liebe und gut erhalte. Wenn Sie — sagt Gérard — zwei Maschinisten aufstellen, so ist das die Bigamie; die Erhaltung wird schlecht besorgt werden. Banderali, Ingenieur der Französischen Nordbahn, vertheidigt den Sektionsantrag. Er sagt, es ist nicht bewiesen, dass die Erhaltung schlechter würde und meint im Gegentheil, dass die Maschine, wie dies im gewöhnlichen Leben der Fall ist, durch zwei besser versorgt sein würde als durch einen Maschinisten. Der Sektionsantrag wird schliesslich angenommen.

Die V. Frage des Programms umfasst folgende Punkte:

a) Aufhalten der Züge (kontinuirliche Bremsen).
b) Anwendung des Materials zum Zwecke der Sicherheit der Reisenden (Konstruktion der Wagen, Interkommunikation).
c) Massregeln zur Sicherheit des Personals bei den Manipulationen in den Bahnhöfen.

Referent über die Punkte a) und c) war A. Huberti, Professor an der Universität Brüssel, über Punkt b) Herr Degraux, Ingenieur der Belgischen Staatsbahnen.

Die interessanteste Debatte knüpfte sich an die Frage der Bremsen.

Huberti empfiehlt einen Ausspruch zu Gunsten der automatischen Bremsen. Eine lebhafte Opposition machte sich dagegen geltend. Man bestritt nicht die Ueberlegenheit der automatischen Bremsen, man hatte aber das Bedenken, dass, wenn man die automatischen Bremsen als besser anerkenne, dadurch Erfindungen auf dem Gebiete anderer Bremssysteme behindern könnte, indem die Erfinder nur den vorgezeichneten Weg gehen würden. (Der wesentlichste, wenn auch nicht offen zugegebene Grund der Opposition gegen die automatischen Bremsen ist wohl darin zu suchen, dass dieselben zu theuer sind und dass sich die Mehrzahl der Bahngesellschaften zu diesen Auslagen nicht entschliessen wollen.)

Die Kongress nimmt folgende Resolution zu Gunsten der kontinuirlichen Bremsen an:

> „In der Erwägung, dass die kontinuirlichen Bremsen in den letzten Jahren bei dem Betriebe der Eisenbahnen unverkennbare Dienste geleistet haben, so empfiehlt der Kongress deren Anwendung im weitesten Massstabe überall dort, wo dieselbe vereinbar ist mit den Betriebseinrichtungen der verschiedenen Bahngesellschaften.“

Ein anderer wichtiger und lange diskutirter Fragepunkt betrifft die Sicherheit der Reisenden auf den Eisenbahnen. Der Kongress hat kein bestimmtes System zum Schutze der Reisenden gegen die tausend Zufälligkeiten empfohlen, welche ihnen in dem „kleinen Kerker“, den man Eisenbahnkoupee nennt, zustossen können. Der Kongress hat sich vielmehr darauf beschränkt, folgende allgemeine Resolution zu fassen:

> „Es ist wünschenswerth, ein wirksames System der Interkommunikation zwischen Reisenden und Bediensteten, zum mindesten bei Zügen mit langer Fahrtdauer, einzuführen.“

Bei Berathung über Frage V beantragte der Delegirte Diderich, der Kongress möge den Wunsch nach Annahme von solchen Kontrollmassregeln aussprechen, welche das Leben der Bediensteten weniger gefährden, als die Kontrolle der Bediensteten, welche die Längsseite der Wagen während der Fahrt ablaufen müssen. Ist es nicht, meinte Diderich, wichtiger, das Leben der Bediensteten zu schützen, als ihnen die Sonntagsruhe zu gewähren?

Der Antrag wurde ohne Debatte mit grosser Majorität verworfen.

(Fortsetzung folgt.)

Benutzung der Lokomotiven.

Bekanntlich ist man in Amerika von dem ursprünglichen, hier noch unverändert festgehaltenen System, wonach jeder Maschinist nur seine bestimmte Lokomotive führt, längst abgegangen und es wird in Deutschen technischen Journalen vielfach darüber gestritten, ob es zweckmässig und zulässig sein würde, auch bei uns die Amerikanische Weise der Lokomotivbenutzung einzuführen. Es wird daher nicht uninteressant sein, dasjenige, was der Verfasser des neulich von uns besprochenen Buches: „The Elements of Railroading" hierüber anführt, nachfolgend wiederzugeben.

Charles Paine sagt:

„Während des ersten halben Jahrhunderts der Eisenbahn-Aera wurde die Lokomotive mit einer gewissen Aengstlichkeit, ja Ehrfurcht betrachtet von denen, welche zu vertraut mit ihnen hätten sein sollen, um getäuscht zu werden; es war Gebrauch, sie mit einem Mann zu vermählen auf Lebenszeit oder auf so lange, als sie beide zusammenstimmten; niemandem sonst war es gestattet, sie zu bedienen; er allein kannte die geheimen Federn der Thätigkeit und wenn er ermüdet war, ruhte auch die Lokomotive.

Männer der Wissenschaft schrieben vieles über die Ermüdung der Metalle und die Ungelehrten hielten die ununterbrochene Benutzung als schädlich für die Maschine, obwohl sie keine Symptome der Erschlaffung zeigte. Infolge dieser Vorstellungen, unklar gehegt, gleich anderem Aberglauben, und übernommen ohne weitere Erwägung von der frühesten Gewohnheit, arbeitete die Lokomotive durchschnittlich weniger als die halbe Zeit; den übrigen Theil des Tages wurde sie geputzt, aufgeschroben und von ihrem verlobten Führer nach besten Kräften ausgeschmückt.

Dieses thörichte Verfahren fand noch lange Zeit, nachdem es von verständigen Männern als Missbrauch erkannt war, Vertheidiger, weil man meinte, dass die empfindsame Rücksicht des Führers für seine eigene Maschine sie in einem vollkommneren Zustand erhalten würde, als auf andere Weise zu erreichen wäre.

Die Lokomotive ist eine Maschine von Eisen und anderem Metall, ohne Empfindlichkeit (sensibilities) und kann Tag und Nacht laufen (ausgenommen eine kurze Putzzeit), bis sie abgenutzt ist oder Reparaturen nöthig sind. Um das darin steckende Kapital auszunutzen, sollte man jede mögliche Stunde Arbeit aus ihr herausziehen; sie müsste so gut in Ordnung gehalten werden, dass jeder, der überhaupt eine Lokomotive zu bedienen versteht, sie sofort erfolgreich benutzen kann. Ausgenommen im Falle der Nothwendigkeit unterwegs, sollte der Führer nichts zu thun haben mit den Reparaturen; es wäre zu empfehlen, dass er nicht vorher wüsste, mit welcher Lokomotive er zu fahren hätte, er würde sich bald genöthigt sehen, ein tüchtiger Maschinist zu werden. Es ist zweifellos angenehmer für ihn, einen bestimmten Zug zu fahren, alle Anhaltepunkte nebst Fahrplan auswendig zu wissen und dann wenig mehr zu thun zu haben, als die Drossel zu öffnen und zu schliessen; dies ist aber zuweilen dem übrigen Personal gegenüber kaum gerecht und zweifellos wird ein beständiger Wechsel die tüchtigsten Leute erziehen, die schärfste Wettbewerbung unter ihnen, die gerechteste Arbeitsvertheilung und die sicherste Bereitschaft für jedes Erforderniss hervorrufen. Bei den allerersten Versuchen dieses Systems wird es einzelne Beamte geben, welche nicht sofort gut fertig werden bei Zügen, mit denen sie früher nie zu thun gehabt haben, aber in einem kurzen Zeitraum wird das Streben um den Vorrang einen jeden Mann geeignet machen für jeden Zug.

Es muss ein bereits allen Superintendenten bekanntes Experiment sein, einen alten Personenzugführer, dem es nicht gelingt beim Erpresszug Fahrzeit zu halten, durch einen tüchtigen jungen Güterzugführer zu ersetzen, dem dies mit derselben Maschine gelingt.

Eine unrichtige Vorstellung herrscht immer noch vor mit Bezug auf die nothwendige Häufigkeit des Putzens einer Maschine. Versuche haben dargethan, dass, wenn die besonders exponirten Theile einmal auf 100 Miles abgewischt worden, die Maschinen ohne Schaden 500 Miles ohne allgemeine Reinigung weiterlaufen können, allem Anscheine nach kann man sogar bis 1 000 Miles sagen. Die Ersparniss durch geringere Häufigkeit des Putzens ist keine unbedeutende, es ist besonders die sehr werthvolle Ersparniss an Zeit für die Maschine.

Vor 30 Jahren bestand noch die allgemeine Annahme, dass nach einem Laufe von höchstens 100 Miles (160 km) die Lokomotive in den Schuppen kommen müsse, und meistens wurden nur Fahrten von kürzerer Länge gemacht; jetzt werden sie bemessen nach der Leistungsfähigkeit der Führer oder der Länge der Bahnabtheilungen, oder der Lage der Maschinenschuppen. Wenn die Nothwendigkeit eintritt, die disponiblen Maschinenkräfte schärfer als gewöhnlich auszunutzen, so liegt kein Bedenken vor, die Lokomotive über verschiedene Abtheilungen unausgesetzt weiter laufen zu lassen, mit Wechsel des Personals so oft als nöthig. Was die Führer betrifft, so weiss man ungefähr, wie viel Miles oder wie viel Stunden sie mit Sicherheit ertragen können, was aber die Lokomotive betrifft, so kennen wir die Dauer ihrer Leistungsfähigkeit nicht, welche abhängt theils von dem Grade des Staubes auf der Bahn, der Schnelligkeit des Zuges, der Beschaffenheit des verwendeten Oels u. s. w., welche aber bei jeder Bahn durch geringe, unter vorurtheilsloser Beobachtung angestellte Versuche leicht festgestellt werden kann. Der verbesserte Zustand der Bahn und auch die bedeutend verbesserte Konstruktion der beweglichen Theile der Lokomotive haben die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit derselben sehr erhöht, so dass sie gegenwärtig viel länger laufen dürfen, als unter den früheren ungünstigen Umständen. Ihre Thätigkeit immer mehr zu erhöhen, bietet eines der Mittel dar, das Anlagekapital zu ermässigen, dessen Verzinsung immer schwerer wird. Alte Lokomotiven durch tüchtige Arbeit abzunutzen und durch solche von neuer, verbesserter Konstruktion zu ersetzen ist sicherlich besser, als ihnen halben oder noch geringeren Dienst zu geben und sie so dauernd in Thätigkeit zu erhalten, und da sie viel längere Arbeitsperioden zu leisten im Stande sind als ihre Führer, so ist der einzige Weg, um dies zu erlangen, die Maschine von ihrem Führer zu trennen und sie so bereit zu halten für jeden zu fahrenden Zug. Es wird wohl fast auf jeder Bahn isolirte Beispiele von Zweigzügen oder abgelegene Rangirmaschinen geben, bei denen die Führer nicht so häufig wechseln können, aber man sollte sie möglichst oft wechseln lassen, um zu verhindern, dass sie bummelig und gleichgültig werden, was mehr oder weniger die Wirkung eines einförmigen Lebens auf jedermann ist.

Die befriedigendsten Erfolge dieser Art der Benutzung der Lokomotiven wird man erhalten, wenn man nach Massgabe der wichtigsten Bestandtheile nur wenig Klassen macht und sie alle im vorzüglichsten Stande erhält.

Es ist sehr thöricht, eine Lokomotive im Dienst zu behalten, welche nicht völlig in Ordnung ist, denn sie nutzt sich nicht allein ungehörig ab, sondern verschlingt auch Geld durch Extrafeuerung, durch Flickerei und durch Verluste an Zeit, welche besser angewendet würde durch Herstellung der Maschine in den bestmöglichsten Zustand.

Wenn die Maschinen in der fahrenden, verdienenden Thätigkeit sind, bedürfen sie weniger Maschinenhausraum, als wenn sie während der Hälfte oder noch eines grösseren Theils ihrer Existenz untergestellt werden müssen. Als man noch die Maschinen und Tender mit Messing und mit Malerei ausschmückte, und grössere Flächen daran zu reinigen waren, mussten füglich Feuermann und Putzer während dieser Arbeit unter Dach sein; jetzt, wo man die Maschine mehr für das Geschäft und weniger zur Schau baut, ist es nur nöthig, sie bei kaltem Wetter lange genug umzustellen, um sie völlig vom Eis zu befreien und gründlich abzuwischen: sie wird dann bei aufmerksamer Behandlung durch den Putzer von den Einflüssen des Wetters keinen Schaden leiden.

Man hat gefunden, dass es für Kessel besser ist, beständig warm zu bleiben, als häufig abgekühlt zu werden, weil sie bei der Abkühlung eine Zusammenziehung und folglich eine Spannung erleiden; es wird auch eine Kohlenersparniss erzielt, wenn man die heiss von der Fahrt gekommene Maschine nicht kalt werden lässt, es sei denn, dass sie zu lange stehen müsse; denn die Quantität Kohlen, welche zum Heizen eines kalten Kessels erforderlich ist, genügt, um einen heissen Kessel für eine lange Zeit warm zu erhalten. Die Ausgabe für das Warmerhalten einer im Freien bei kaltem Wetter still stehenden mit Injektoren versehenen Maschine ist nicht sehr gross; sie soll eben auch gar nicht lange still stehen, sondern arbeiten. Natürlich darf es in den Rundhäusern und Schuppen nicht an Raum fehlen, die nöthigen Reparaturen prompt auszuführen bei comfortablem Schutz von Mann und Maschine."

Den vorstehenden Aeusserungen des in Amerika als Autorität im Eisenbahnwesen angesehenen Fachmanns wollen wir, technischen Journalen die weitere Erörterung überlassend, nur eine Gegenüberstellung hinzufügen über die Zahl der bei einzelnen Amerikanischen resp. den Deutschen Vereinsbahnen im Betriebe befindlichen Lokomotiven.

Amerikanische Bahnen:	Länge km	Zahl der Lokomotiven	pro km
Chicago und Northwestern	6 187	672	0,109
Central-Pacific	4 899	429	0,089
Chicago, Rock Island und Pacific	2 226	320	0,140
Missouri Pacific	9 667	736	0,077
Deutsche Vereinsbahnen (Ende 1883):			
Deutsche Bahnen			0,32
Oesterreichische Bahnen			0,19
Niederländische „			0,26
Gesammte Deutsche Vereinsbahnen			0,28

H.

Aus dem Deutschen Reich.

Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

Aus den Vorschlägen zur Abänderung der „Normen für die Konstruktion etc.“, welche — wie bereits in No. 74 d. Ztg. erwähnt — vom Bundesrathe den betreffenden Ausschüssen überwiesen wurden, wird von hiesigen Blättern noch folgendes mitgetheilt:

Die Berathungen haben hervorragende Aenderungen der seitherigen Vorschriften nicht herbeigeführt; während die Reihenfolge und die Inhaltsangaben der Paragraphen unberührt geblieben sind, haben nur wenige Bestimmungen Vervollständigungen oder thatsächliche Aenderungen erfahren. Von allgemeinerem Interesse und Verständniss ist u. a. ein Zusatz zu § 13, welcher lautet: „Die Kreuzung einer Bahn durch eine andere Bahn soll ausserhalb der Stationen nicht in gleicher Ebene der Schienen, sondern durch Ueberbrückung hergestellt werden.“ Die Aufnahme einer derartigen, für die Konstruktion der Bahn wichtigen Bestimmung, welche auch, ohne besonders vorgeschrieben zu sein, schon jetzt fast durchweg bei Herstellung von Hauptbahnen im Interesse der Sicherheit Beachtung findet, ist für erforderlich gehalten worden. Ferner ist im Hinblick auf Unfälle, welche beim — nicht zu vermeidenden — Oeffnen der Wagenthüren während der Fahrt in letzter Zeit öfters vorgekommen sind, indem geöffnete Thüren nicht selten an Bauwerke anschlagen, obgleich letztere dem Normalprofil des lichten Raumes entsprechend angelegt worden sind, in den § 23 die Bestimmung eingefügt worden: „Die nach aussen aufschlagenden Thüren der Personenwagen sollen in jeder Stellung noch innerhalb des Normalprofils des lichten Raumes verbleiben“. Noch ist aus dem Abschnitt über die Ausrüstung der Eisenbahnen hervorzuheben die Aenderung der Bestimmungen im § 37 über den Durchmesser der Räder der Tender und Wagen und der Triebräder der Lokomotiven, unter Zugrundelegung der zulässigen grössten Kolbengeschwindigkeit in Umdrehung der Triebräder, sowie ferner der Vorschriften im § 38 über die Stärke der Achsen in Rücksicht auf die grösste zulässige Bruttobelastung und das zur Verwendung kommende Material. Für die Einführung der neuen Bestimmungen hält die Denkschrift einen Zeitraum von etwa drei Monaten nach erfolgter Veröffentlichung für geeignet.

Verkehr mit den Nordseebädern.

Wie die „Köln. Ztg.“ schreibt, sind die betheiligten Eisenbahndirektionen angewiesen worden, bei der Feststellung des nächsten Sommer-Fahrplanes auf eine Verbesserung der Zugverbindung zwischen Berlin, Leipzig, Frankfurt a/M., Köln einerseits und Norderney, Borkum anderseits Bedacht zu nehmen. Dem Wunsche des Publikums, die Reise nach den bezeichneten Deutschen Nordsee-Badeorten thunlichst ohne Unterbrechung, namentlich ohne Uebernachtung und mittelst schnellfahrender Züge zurücklegen zu können, ist man damit möglichst entgegenkommen. (Siehe No. 74 S. 942 d. Ztg.)

Eisenbahn-Betriebsergebnisse im August.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August d. J. ergibt für die 57 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 745,99 km, nachstehende Daten:

Eröffnet*) wurde am 1. August d. J. die Strecke Sobbowitz-Schöneck, 13,67 km (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg).

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im August d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 24 Bahnen mit zusammen 3 122,42 km höher und bei 33 Bahnen mit zusammen 28 623,57 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 24 Bahnen mit zusammen 3 122,42 km höher und bei 33 Bahnen mit zusammen 28 623,57 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 28 Bahnen mit zusammen 26 521,82 km höher und bei 29 Bahnen mit zusammen 5 224,17 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 26 Bahnen mit zusammen 3 152,56 km höher und bei 31 Bahnen mit zusammen 28 593,43 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

*) Es sind hierbei schmalspurige Sekundärbahnen (Theilstrecke Flensburg-Glückstadt der Schmalspurbahn Flensburg-Kappeln, 10 km, eröffnet am 20. August) und Bayerische Staatsbahnen (Stockheim-Ludwigstadt, 23,97 km, provisorisch am 8. August und Lokalbahn Uebersee-Marquartstein, 8,0 km, am 10. August eröffnet) nicht in Berechnung gezogen worden.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende August d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 34 Bahnen mit zusammen 28 217,15 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 3 528,84 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 29 Bahnen mit zusammen 3 355,12 km höher und bei 28 Bahnen mit zusammen 28 390,87 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 39 Bahnen mit zusammen 29 749,66 Kilometer höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 1 996,33 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 34 Bahnen mit zusammen 4 887,63 Kilometer höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 26 858,36 Kilometer (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende August d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 81 449 900 ℳ (31 965 000 ℳ Stammaktien, 20 544 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 28 940 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 298,12 km, so dass auf je 1 km 273 212 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende August d. J das gesammte konzessionirte Anlagekapital 572 865 829 ℳ (297 339 550 ℳ Stammaktien, 84 146 150 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 191 380 129 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 616,24 km, so dass auf je 1 km 158 415 ℳ entfallen.

Stockheim-Ludwigsstadt-Probstzella.

Mit Beginn der Winterfahrordnung, d. i. 1. Oktober d. J., wird die dem Königlich Bayerischen Oberbahnamte Bamberg unterstellte Hauptbahnstrecke Ludwigsstadt-Probstzella (6,992 km), mit der Personenhaltestelle Lauenstein (2,965 km) und der unter Preussischer Verwaltung stehenden Station Probstzella zur Eröffnung gelangen und zugleich die ganze neu erbaute Bahnlinie Stockheim-Ludwigsstadt-Probstzella (30,954 km lang) voll in Betrieb genommen werden.

Die neu eröffnete Bahnlinie Ludwigsstadt-Probstzella durchzieht die Gemarkungen Ludwigsstadt, Ober- und Unter-Neuhüttendorf, Lauenstein, Spitzberg, Falkenstein und Steinbach a/H. Auf der Strecke Ludwigsstadt-Unter-Neuhüttendorf kommen Steigungen von 1 : 40 vor. Von Stockheim nach Probstzella und umgekehrt verkehren täglich je 3 Züge und zwar von Stockheim ab: 7.23 Vorm., 12.27 Nachm. und 8.21 Abends, sämmtlich Personenzüge mit einer Fahrzeit von 1 Stunde 34 Min., von Probstzella ab: 6 Morg., 1.16 Nachm. und 7 Abends Personenzüge; Fahrzeit 1 Stunde 46 Min. Die Fahrpreise betragen von Stockheim nach Probstzella: I. Klasse 2 ℳ 50 ₰, II. Klasse 1 ℳ 60 ₰, III. Klasse 1 ℳ 15 ₰.

Königsberg-Cranz.

Die Eröffnung dieser Sekundärbahn wird, Zeitungsnachrichten zufolge, am 15. Oktober d. J. stattfinden.

Anschluss der Berlin-Görlitzer Eisenbahn an die Berliner Stadt- und Ringbahn.

Am 1. Oktober d. J. wird der äussere Gleiseanschluss der Berlin-Görlitzer Bahn an die Berliner Stadt- und Ringbahn bei Treptow für den Personen- und Gepäckverkehr dem Betriebe übergeben. Alsdann werden auch Vorortszüge zwischen Charlottenburg und Grünau bezw. Königs-Wusterhausen verkehren. Neben diesen bezw. im Anschluss an dieselben verkehren in der bisherigen Zahl die betreffenden Züge vom resp. nach dem Görlitzer Bahnhof. Ferner wird in der Richtung von und nach Görlitz je ein Fernzug über die Stadtbahn geleitet.

Eröffnung des Haltepunktes Stoosznen.

Am 1. Oktober d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg der an der Bahnstrecke Insterburg-Lyck zwischen den Stationen Kowahlen und Marggrabowa gelegene Haltepunkt Stoosznen für den Personenverkehr eröffnet werden.

Eröffnung der Haltestelle Haan.

Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen Haan und Ohligs-Wald gelegene Haltestelle Haan (Ort) für den Personenverkehr eröffnet, und werden an derselben von dem genannten Tage ab die Personenzüge Reisende in der Richtung von Haan (Ort) nach Haan (täglich 4 mal) und in der Richtung von Haan (Ort) nach Ohligs-Wald (3 mal täglich) aufnehmen und absetzen.

Cronberger Eisenbahn.

Die Personen-Haltestellen Niederhöchstadt und Eschborn werden am 1. Oktober d. J. für den Eilstückgut- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Eine direkte Personenabfertigung von und nach Haan (Ort) findet nach und von Düsseldorf, Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Vohwinkel, Sonnborn, Elberfeld, Barmen, Barmen Rittershausen, Deutz, Mülheim a./Rhein, Schlebusch, Opladen, Leichlingen, Ohligs-Wald, Solingen, Dornap, Aprath, Neviges und Langenberg statt.

Stendal-Tangermünder Bahn.

Unter dieser Firma ist in das Gesellschaftsregister des Amtsgerichts Tangermünde eine Aktiengesellschaft eingetragen worden, welche den Bau und Betrieb einer Sekundäreisenbahn von Stendal nach Tangermünde nebst einer Verbindungsbahn nach der Zuckerfabrik unweit Curlbau und eine Zweigbahn nach der Elbe bezweckt. Das Grundkapital beträgt 785 000 ℳ.

Mecklenburgische Südbahn.

In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurde die Abänderung des § 4 des Gesellschaftsstatuts betreffs des Grundkapitals auf Grundlage der Thatsache, dass die Bahn um 0,82 km länger gebaut worden ist, als ursprünglich veranschlagt worden, definitiv beschlossen. Gleichzeitig ist die Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um 8 000 ℳ ausgesprochen, indem diese Summe als Landeshilfe auf die 0,82 km Bahnverlängerung aus der Landeskasse nachgezahlt ist. Das gesammte Anlagekapital der Bahnstrecke beträgt demnach 6 008 000 ℳ und vertheilt sich auf 3 500 000 ℳ Prioritätsstammaktien zu je 500 ℳ, auf 1 180 000 ℳ Stammaktien Lit. A. von je 500 ℳ und auf 1 328 000 ℳ desgleichen Lit. B. von ebenfalls je 500 ℳ. Betreffs der Betriebspachtkaution äusserte sich der Aufsichtsrath dahin, dass er dieselbe in einer Höhe von 200 000 ℳ für auskömmlich erachte.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Die $4^1/_2$ pCt. Prioritätsobligationen der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft sind bekanntlich zum 1. Januar 1885 zur Rückzahlung gekündigt, es ist aber den Inhabern derselben die Konvertirung auf 4 pCt. freigestellt worden. Von 1 450 000 ℳ haben bis jetzt 1 384 650 ℳ vorgelegen, es fehlen also noch 65 350 ℳ, welche von ihren Inhabern noch nicht präsentirt worden sind. Da die Verzinsung dieser Obligationen am 1. Januar 1885 aufgehört hat, machen wir deren Inhaber auf den durch längere Versäumniss ihnen erwachsenden Nachtheil aufmerksam.

Speicheranlagen und Einrichtungen für den Umschlagsverkehr in Berlin.

Aus der letzten Sitzung des Aeltestenkollegiums der Berliner Kaufmannschaft ist nach dem „Berliner Aktionär" folgendes hervorzuheben: Es ist in den hiesigen Handelskreisen anerkannt, dass weder die Speicheranlagen Berlins noch die Einrichtung zur Verbindung zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse und umgekehrt den wachsenden Dimensionen des hiesigen Verkehrs in Waaren und Produkten entsprechen, und mehrfach ist das Bedürfniss zu einer Verbesserung der Lager-, Lösch- und Ladevorrichtungen an hiesigem Platze in den jährlichen Handelsberichten der Kaufmannschaft zum Ausdruck gekommen. Zwar entsteht in dem neuen Packhof für die Abfertigung von Waaren, die bei der Ausfuhr einen Anspruch auf Steuerrückvergütung haben, sowie für die Niederlage von Gütern, die vorläufig unverzollt vom Ausland eingehen, eine weit geräumigere Anstalt als die bisherige, und sie hat vor der letztern den unschätzbaren Vorzug, dass sie mittelst der Ringbahn mit den hier mündenden Eisenbahnen in direkter Verbindung steht, sowie mittelst der Spree mit allen hiesigen Wasserwegen. Indess wichtige Bedürfnisse des Güterverkehrs, soweit letzterer nicht mit steuerlicher Revision und Abfertigung in Beziehung steht, bleiben durch diese neue Anlage unbefriedigt. Von unseren öffentlichen Speichern sind mehrere vom Staat für andere Zwecke angekauft, die Zahl der übriggebliebenen und der vorläufig und nur zeitweise benutzten anderweiten Niederlagen ist unzureichend, ihre Vorrichtungen, um das Auflagern, Bearbeiten und Entladen der Güter mit Leichtigkeit und geringem Kostenaufwand vorzunehmen, sind zum Theil ungenügend. Ueberdies liegen die Speicher weit von einander und meist von Eisenbahnverbindung entfernt. Diese weit hinter den Bedürfnissen der Neuzeit zurückbleibenden Zustände stehen in vollem Widerspruch mit der Stellung, die unser Platz, als der wichtigste Knotenpunkt des Deutschen Eisenbahnverkehrs, als der bedeutendste unter allen Binnenschifffahrtsplätzen Deutschlands erlangt hat, mit der centralen Stellung im Handel mit Getreide und den wesentlichsten Landesprodukten für das östliche und mittlere Deutschland, welche Berlin gewonnen hat und nur behaupten kann, sofern die Lagerungs-, Lösch- und Ladevorrichtungen, deren sich bereits mehrere andere Deutsche Plätze erfreuen und mit ihrer Hülfe mächtig vorwärts kommen, auch hier zur Ausführung gelangen. Das Bedürfniss, den mächtigen Grossverkehr in Waaren und Produkten zu fördern und zu erleichtern durch besser gelegene und angemessener eingerichtete Speicheranlagen und Einrichtungen für Umschlagsverkehr zwischen Wasser und Eisenbahn, entwickelt eine Denkschrift des Aeltestenkollegiums, nicht allein im Interesse des Handels, sondern auch der ländlichen Produktion, und wird sie den Ministerien für Handel, Landwirthschaft, öffentliche Arbeiten und Finanzen, sowie dem Magistrat übersenden, zugleich den Herrn Minister für Handel und Gewerbe um die Veranstaltung von Konferenzen der staatlichen und städtischen Behörden, unter Zuziehung von Deputirten der Kaufmannschaft ersuchen, um über Terrains, Anlagen, Einrichtungen und aufzubringende Mittel für den erwähnten wichtigen Zweck zeitig in Verhandlung zu treten.

Das internationale Schienenkartell.

Am 18. d. M. fand in Ostende eine Versammlung der Vertreter der zum internationalen Schienenkartell gehörigen Werke statt, um über die Verlängerung des mit dem 30. Juni 1886 ablaufenden Vertrages zu berathen. Wie der „Berl. Börs.-Cour." hört, wurde beschlossen, zur eingehenden Behandlung dieses wichtigen Gegenstandes eine Kommission, bestehend aus je drei Mitgliedern der verschiedenen Gruppen, niederzusetzen, die zu ihrer ersten Sitzung spätestens am 1. November dieses Jahres in Paris zusammentreten sollen. Die Verhandlungen werden auf der Basis geführt, dass Indien nicht mehr in die Gemeinschaft fallen soll, wodurch selbstredend für einen neuen Vertrag die Deutschen und Belgischen Werke einen dem Absatz Englands nach Indien entsprechenden höheren prozentualen Antheil an den in den Rahmen der Gemeinschaft gehörigen Lieferungen für sich in Anspruch nehmen müssen. Der Deutschen Gruppe wurde auf jener Versammlung auch ein Geschäft von 38 000 t Schienen für Australien zur Behandlung überwiesen. Wenn auch hiermit der rechnungsmässige Anspruch der Deutschen Gruppe noch lange nicht beglichen ist, so muss dabei berücksichtigt werden, dass es unmöglich ist, den Status des Rechnungsverhältnisses stets so zu reguliren, dass kein grösserer Saldo — gleichgiltig, ob zu Gunsten oder zu Lasten der einen oder anderen Gruppe — vorhanden ist. Vorläug genügt es, dass die Deutschen Werke Aussicht auf bedeutende Lieferungen für Australien haben.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Handelskammern pro 1884.

4. Breslau.

Das Wirthschaftsjahr 1884 verdient hinsichtlich des Handels und der Gewerbsthätigkeit Schlesiens zwar nicht gerade ein gutes, doch immerhin auch nicht als ein ungünstiges bezeichnet zu werden.

Das Schienennetz Schlesiens, das Ende 1883 gegen 2 766 km betrug, erfuhr eine Zunahme von 136 km, so dass Ende 1884 2 902 km Eisenbahnen im Betriebe waren.

Die Gesammtlänge der Breslauer Strassenbahn, die im verflossenen Jahre um 5 035 m zunahm, betrug am Jahresschlusse 25 776 m.

Der gesammte Eisenbahn-Güterverkehr der Stadt Breslau betrug im Jahre 1884 1 623 608 t, von denen nicht ganz ein Fünftel, 315 604 t, auf den Versand, der bei weitem grösste Theil jedoch, 1 308 004 t auf den Empfang kamen. Gegen das Vorjahr, in dem der Gesammt-Güterverkehr 1 544 178 t betrug, ist demnach eine Zunnahme von 79 430 t bezw. 4,9 pCt. zu verzeichnen, während allerdings der Schiffs-Güterverkehr eine Steigerung von 28,5 pCt. aufzuweisen hat. Dieselbe ist namentlich der Eröffnung der Pöpelwitzer Wasser-Umschlagstelle im Jahre 1882 zuzuschreiben. Diese letztere belebte überhaupt den Kohlenverkehr so bedeutend, dass bald die vorhandenen Vorrichtungen nicht mehr ausreichten und sich die Königliche Eisenbahndirektion Breslau, zur Herbeiführung einer schnelleren Beladung der Kähne, zu der Verordnung, dass jeder Verfrachter von Kohlen nach der Pöpelwitzer Weiche die zur Herbeischaffung derselben nöthigen Wagen bei dem Wagen-Vertheilungsbüreau in Breslau bestellen musste, veranlasst sah; dieses übermittelt alsdann die Anmeldungen nach Reihenfolge des Eingangs derselben an das Gleiwitzer Wagen-Vertheilungsbüreau.

Sehr ungünstig gestaltete sich das Getreidegeschäft, für das die Handelskammer erst wieder einen Aufschwung erwartet, wenn es Breslau im Wege der sogenannten Reexpedition vergönnt sein wird, sich an dem Ausfuhrhandel in ausländischem Getreide zu betheiligen. Auf den diesbezüglichen Antrag der Handelskammer, dass die für die Durchfuhr von Getreide aus Rumänien und Galizien nach den Deutschen Hafenplätzen bestehenden Frachtsätze für über See beförderte Sendungen zugelassen würden, welche in Breslau vorübergehend eingelagert und demnächst über See weiter verfrachtet werden, konnte derselben seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten das Reexpeditionsverfahren nur für Maissendungen bewilligt werden, während die Anwendung desselben auf Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten abgelehnt werden musste.

Dem Antrag der Handelskammer auf Herstellung eines neuen Güterschuppens am Oderthorbahnhof zur Unterbringung der dort ankommenden bedeutenden Getreidesendungen konnte die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau nur insoweit ent-

sprechen, dass sie die zeitweilig entzogene Vergünstigung der auf 14 Tage festgesetzten gebührenfreien Lagerzeit für Getreide wieder gewährte. Dem ferneren Wunsche der Handelskammer, dass die Verladung und damit verbunden die Verwiegung von Kleesaat in Wagenladungen seitens der Bahn gegen bestimmte Gebühren übernommen würde, entsprach die Königliche Eisenbahndirektion, sofern nicht ein starker Stückgutverkehr die verfügbaren Räume in Anspruch nehmen würde.

Wie die Posener Handelskammer, so gibt auch die von Breslau ihrem Wunsche nach Anschaffung von Bassinwagen für Spiritus und Sprit seitens der Bahnverwaltung Ausdruck; in gleicher Weise würden seitens der Betheiligten für die Getreidebeförderung Wagen, die die lose Beladung des Getreides gestatteten, wie sie auf den Galizischen und Russischen Eisenbahnen eingerichtet worden sind, mit Freuden begrüsst werden.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Trotz der andauernden Stagnation im Getreideexport und der verhältnissmässigen Reduktion des Betriebes der Eisenwerke und aller anderen die Geschäftslage im allgemeinen beeinflussenden Umstände ist das Betriebsresultat der Kaschau-Oderberger Eisenbahn doch als befriedigend zu bezeichnen. Der Personenverkehr hat sich abermals erheblich gesteigert und zwar der Anzahl der Personen nach um 8 pCt. und den Einnahmen nach um 13 pCt. Besonders wahrnehmbar war dies auf den Ungarischen Linien, wo die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 17 pCt. gestiegen sind. Diese Steigerung ist ausser der allgemeinen Hebung des Personenverkehrs wohl auch der Einführung von Sekundärzügen mit billigen Fahrpreisen zuzuschreiben.

Im Güterverkehr ist ein beträchtlicher, in einzelnen Artikeln sogar sehr bedeutender Aufschwung zu verzeichnen, da aber die aufgelieferten Güter kürzere Wegstrecken zurücklegten und die grössere Menge derselben zu den niedrigst tarifirten Frachten zählt, so hielt die Steigerung der Einnahmen mit dem Aufschwunge in der Menge der Güter nicht gleichen Schritt, zeigt aber dem Vorjahre gegenüber immer noch ein Plus von 4 pCt., während die aufgelieferte Menge sich um 14 pCt. gesteigert hat. Das zur Verfrachtung gelangte Quantum an Frachtgütern betrug 1 750 366 (gegen 1 529 615) t und hat sich somit nm 220 751 t gesteigert. Der pro Tonne und Kilometer erzielte Einheitssatz ist, infolge von gewährten Tarifbegünstigungen, von 2,29 kr. auf 2,24 kr. herabgegangen, es wurde jedoch in dem viel grösseren Quantum Kompensation gefunden.

Die im Jahre 1884 ausgeführten Erweiterungen und Neubauten erforderten auf den Ungarischen Linien 87 530 fl., auf den Oesterreichischen Linien 108 082 fl., zusammen 195 612 fl.

Auch die finanziellen Ergebnisse des Betriebes können als befriedigende bezeichnet werden. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 4 558 460 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben erforderten 2 366 189 fl., an sonstigen Ausgaben waren noch zu bestreiten: öffentliche Abgaben mit 241 702 fl., für Investitionen 146 922 fl. und von anderen nicht zum Betriebe gehörigen Auslagen 55 862 fl. und es bezifferte sich somit die Gesammtausgabe auf 2 810 675 fl. und der Betriebsüberschuss auf 1 747 785 fl., während derselbe im Vorjahre 1 942 716 fl. und somit 194 931 fl. mehr betragen hat. Zieht man aber in Betracht, dass aus den Einnahmen zur theilweisen Deckung der Kosten der in 1883 angeschafften Fahrbetriebsmittel 74 930 fl. zu bestreiten waren, sowie dass die Kosten für Investitionen um 106 781 fl. und die öffentlichen Abgaben um 106 000 fl. höher als im Vorjahre waren, so ergibt sich gegen das Vorjahr keine Verminderung, sondern eine Erhöhung des Betriebsüberschusses von 92 778 fl. Dieses Resultat ist insbesondere den Leistungen der Ungarischen Linien zu verdanken, welche auch im Güterverkehre eine Mehreinnahme von 133 275 fl. = 6 pCt. erzielten. Die Oesterreichische Strecke blieb ebenso erträgnissreich als im Vorjahre und erzielte pro Kilometer eine Bruttoeinnahme von 23 148 fl. und einen Betriebsüberschuss von 11 588 fl.

Befördert wurden 1 007 333 Civilpersonen (gegen 933 901) und 18 041 Militärpersonen (gegen 18 289). Jede Civilperson legte durchschnittlich 37,06 km zurück; die Personenfrequenz zeigt daher in der Anzahl der Civilreisenden eine Zunahme von 73 432 Personen = 7,89 pCt. und beim Militär eine Abnahme von 248 Personen.

Im Gepäckverkehr wurden an Uebergewicht 1 354 t befördert und hat das zahlungspflichtige Reisegepäck 174 693 tkm zurückgelegt. An Eilgut wurden 1 797 t befördert und jede Tonne wurde durchschnittlich 101,76 km gefahren und es ergibt sich gegen das Vorjahr in beiden Verkehren sowohl in der Menge als im zurückgelegten Wege ein Aufschwung. Im Frachtverkehre wurden im ganzen 1 750 366 t und zwar im Lokalverkehr 548 046 t = 31,31 pCt., im Verbandsverkehr 929 887 t = 53,12 pCt. und im Transitverkehr 272 433 t = 15,57 pCt. befördert. Der von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegte Weg betrug 95,3 (gegen 102,6) km, was eine Abnahme von 7,3 km ergibt.

Die Bruttoeinnahmen des Betriebsjahres beliefen sich an Transporteinnahmen auf 4 494 395 fl. und an verschiedenen Einnahmen auf 64 065 fl., in Summa auf 4 558 460 (gegen 4 317 857) fl. = + 5,57 pCt. und ergaben pro Kilometer 10 685 (gegen 10 121) fl. und pro Zugkilometer 2,46 (gegen 2,55) fl. Auf die Ungarischen Linien entfallen hiervon 3 070 004 fl. = 67,35 pCt. und auf die Oesterreichische Strecke 1 488 456 fl. = 32,65 pCt. Die Gesammttransporteinnahmen vertheilen sich auf den Personenverkehr mit 704 025 fl. = 15,66 pCt., auf den Gepäck- und Eilgutverkehr mit 46 957 fl. = 1,05 pCt. und auf den Frachtverkehr mit 3 743 413 fl. = 83,29 pCt.

Die Ausgaben bezifferten sich auf 2 810 675 (gegen 2 375 140) fl., von denselben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 91 579 (gegen 92 908) fl., auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 916 899 (gegen 805 754) fl., auf Verkehrs- und kommerziellen Dienst 725 467 (gegen 674 633) fl., auf Zugförderungs- und Werkstättendienst 632 244 (gegen 560 907) fl. und auf besondere Auslagen 444 486 (gegen 240 937) fl. Pro Kilometer betrugen dieselben 6 588 (gegen 5 567) fl. und pro Zugkilometer 1,52 (gegen 1,40) fl.

Von den Gesammtausgaben entfallen auf die Ungarischen Linien 2 080 145 fl. = 74,01 pCt. und auf die Oesterreichische Linie 730 530 fl. = 25,99 pCt.

Die Staatsgarantie wurde für die Ungarische Strecke mit 1 587,89 fl. zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals in Anspruch genommen. Aus dem Berichte des Verwaltungsrathes ist noch hervorzuheben, dass die Gesellschaft am 31. Dezember 1884 den Betrieb der Göllnitzthalbahn übernommen hat und dass die Verhandlungen wegen Uebernahme des Betriebes der dem Erzherzog Albrecht gehörigen, 4 km langen Zahnradbahn bei Zsakarócz abgeschlossen sind. Die Vermehrung des gesellschaftlichen Fahrparkes ist eine unbedingte Nothwendigkeit geworden, und beabsichtigt die Unternehmung 10 Lastzugslokomotiven, 3 Personenzuglokomotiven, 16 Personenwagen und 373 Lastwagen anzuschaffen. Ferner sind Erweiterungsbauten, insbesondere auf der Oesterreichischen Strecke, unausweichlich geworden. Die Bedeckung der Kosten soll durch eine schwebende Schuld von höchstens 3 Millionen Gulden erfolgen, deren Rückzahlung die Betriebsrechnung belasten würde.

Aus Russland.

Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn.

Man schreibt der „Bresl. Ztg.“ aus Warschau: Erst in diesen Tagen ist die Richtung entgültig entschieden worden, in welcher der Anschluss der Iwangorod-Dombrowaer Bahn an das Preussische resp. Oesterreichische Netz erfolgen wird. Der Ausgangspunkt für beide Linien ist die Station Strzemieszyce, von wo zuerst eine lange Linie nach Sosnowice zur Preussischen Grenze abzweigen, während die andere nach Granica zur Oesterreichischen Grenze 4 Werst betragen wird.

Romny-Krementschuger Eisenbahn.

Etwa 80 Werst dieser Bahn werden von Krementschug aus am 1. Oktober fertiggestellt sein, so dass von da ab auch schon Materialien und Arbeiter auf dieser Strecke befördert werden können. Die Arbeiten auf der zweiten Sektion Chorol-Romny werden hierdurch eine beträchtliche Beschleunigung erfahren. Das Terrain für die erste Sektion ist ein selten günstiges, keine einzige Eisenbahnbrücke braucht angelegt und keinerlei grosse Gebäude errichtet zu werden. Der Bau der ganzen Linie von Krementschug nach Romny kommt alles in allem weniger als 8 Millionen Rubel zu stehen, das macht 40 000 Rubel pro Werst. Die Getreidefrachten werden demnächst jedenfalls von Nikolajew und Odessa über Ssnamenka und Krementschug auf die Libau-Romnyer Bahn übergehen und von Libau aus ins Ausland.

Die Eisenbahnfähre nach der Insel Wight.

Der Eisenbahnverkehr von England nach der der Küste von Portsmouth gegenüberbelegenen Insel Wight war bisher ein sehr umständlicher. Die Güter mussten zunächst in der Stadtstation Portsmouth umgeladen werden, dann durch die Stadt gefahren und am Kai abermals umgeladen und verschifft werden. In Ryde auf der Insel White angekommen wurden sie ausgeladen und durch die Stadt nach der Station gebracht, um wieder in Eisenbahnwaggons verladen zu werden und der umgekehrte Vorgang fand noch einmal am Empfangsorte der Sendung statt, so dass von Portsmouth aus sieben besondere Umladungen, drei Wagentransporte, eine Seereise und eine Eisenbahnfahrt für die Güter erforderlich waren. Obgleich die Haftpflicht der Gesellschaft sich auf den ganzen Transport erstreckte, so hörte ihre thatsächliche Ueberwachung doch mit dem Uebergang auf die Insel auf.

Zur Vermeidung dieser Uebelstände und der Vereinfachung des Verkehrs ist jetzt eine Verbindung mittelst Dampffähre hergestellt, welche ohne Umladung die Güter transportirt.

Die zur Herstellung der Fähre erforderlichen Arbeiten im Hafen von Langston nahe bei Portsmouth und in Brading auf der Insel White sind am 5. August fertig gestellt und die bereits mehrfach probeweise ausgeführte Verkehrsverbindung ist am folgenden Tage dem Verkehr übergeben. Da die Eisenbahnen auf beiden Seiten bereits bis zum Strande geführt waren, so bestand die Aufgabe lediglich darin, auf einfache, schnelle und billige Weise die Wagen ohne Störung der Ladung auf die Fähre zu bringen und von derselben zu entfernen.

Die Entfernung zwischen Brading und Langston durch den „Solent" beträgt 17 km, wovon etwa 10,5 km in offener See zu durchfahren sind. Der Rest des Weges liegt in geschütztem Hafenwasser. Das Beladen und Entladen geschieht an beiden Ufern in völlig stillem Wasser und die Einrichtung ist an beiden Stellen die gleiche. In Brading haben an die Ladestelle alle Eisenbahnen der Insel Anschluss und in Langston schliesst die Hayling-Zweigbahn der Brighton- und South-Coast-Gesellschaft an, welche in Harant mit dem Netz der London und South-Western in Verbindung steht; ausserdem stellt die direkte Linie London-Portsmouth die Verbindung nach Southampton und dem Westen von England her.

In Langston liegt die Bahn dicht am Ufer. Parallel derselben ist auf der Wasserseite ein Damm von 640 m Länge und 27 bis 30 m Breite erbaut, dessen Seeseite in gewöhnlicher Weise abgeböscht und befestigt ist, nur die letzten 90 m am Ende sind nach der Seeseite zu einem Kai für den Schiffsladeverkehr nach See eingerichtet. Vom Ende dieses Dammes geht eine aus Holz erbaute geneigte Ebene im Gefälle von 1 : 8, die oben in Schienenhöhe anschliesst und unten 1,2 m unter dem natürlichen Meeresboden endigt, aus. Auf derselben befinden sich zwei Gleise aus gewöhnlichen Schienen mit inneren Schutzschienen von gleichem Profil.

Auf der Fähre, welche mit dem Hinterende an die schiefe Ebene anfährt, liegen parallel der Längsachse zwei entsprechend anschliessende Gleise. Der gewöhnliche Gleisabstand von 1,8 m ist indessen auf 1,5 m vermindert, so dass bei geringerer Wagenzahl die Wagen in der Mitte auffahren können und dadurch gleichmässigere Belastung der Fähre und grössere Stabilität bei Seegang erzielen lassen. Das Fährschiff fährt bei Fluth an den oberen Theil, bei Ebbe an den unteren Theil der schiefen Ebene an. Da dasselbe sich indess nicht soweit nähern kann, um einen direkten Uebergang der Wagen zu ermöglichen, so ist zur Ueberbrückung des verbleibenden Zwischenraums eine fahrbare Brücke hergestellt, welche auf den oben erwähnten Schutzschienen der schiefen Ebene läuft und den Verkehr bei jedem Wasserstande ermöglicht. Der Brückenwagen wird von 20 gusseisernen Rädern getragen, von denen je 5 auf einer Schiene laufen, er ist von Holz mit Eisenverbindungen konstruirt. Der vordere Theil ist beweglich als Zugbrücke hergestellt und durch Gegengewichte so ausbalancirt, dass er bequem von einem Arbeiter bewegt werden kann. Die Fortbewegung der Brücke auf der schiefen Ebene geschieht durch Dampfwinden mittelst einer Kette, welche zwischen den Gleisen liegt. Dieselben Winden bewegen auch die Waggons auf und nieder mittelst Drahtseilen, die in der Gleisachse liegen. Die zwei Dampfwinden haben je 60 Pferdekräfte.

Die Dampffähre ist ganz aus Eisen, sehr kräftig erbaut, ihre Länge beträgt 39 m, die Breite 7,8 m, Tiefgang beladen 1,73 m. Die Maschine der Fähre hat 150 Pferdekräfte und Steuer mit Dampfbetrieb.

Bei Annäherung des beladenen Fährschiffes beobachtet der diensthuende Arbeiter am Ufer den Stand der Fluth und da er den Tiefgang des Schiffes kennt, so bringt er die bewegliche Brücke in die passende Stellung. Sobald das Schiff angefahren ist, wird die Zugbrücke herabgelassen und auf dem Schiffe befestigt und die auf der Zugbrücke bereit gehaltenen Drahtseile werden an den Kuppelungshaken des letzten Wagens befestigt und der ganze Zug mittelst der Dampfwinden auf einmal heraufgezogen. Die erforderliche Ausladezeit ist nach dem Wasserstand verschieden. Bei Hochwasser, wo die Schienen der Fähre beinahe in gleicher Höhe mit denen am Lande liegen, erfordert die Ausladung 30 bis 40 Sekunden, bei Niedrigwasser 2 bis 4 Minuten. Das Beladen, welches in ähnlicher Weise geschieht, erfordert etwas mehr Vorsicht. Nachdem die Wagen mit dem Dampfspill bis an den Rand der schiefen Ebene gebracht sind, lässt man sie durch ihr Gewicht herablaufen, indem man die Geschwindigkeit mittelst der Drahtseile regelt.

Als das Projekt zuerst erwogen wurde, befürchtete man den Mangel ausreichenden Verkehrs, um die Anlage rentabel zu machen, doch scheint es jetzt wahrscheinlich, dass dieselbe nicht im Stande sein wird, den Verkehr zu bewältigen und es wird die Erbauung eines zweiten Fahrschiffes erforderlich, um besonders den Kohlenverkehr, der sich ganz diesem neuen Transportwege zuzuwenden scheint, zu bewältigen.

(Nach dem „Engineering".) R. B.

Aus England.

Verfall der II. Wagenklasse.

Allen Anzeichen nach werden auf allen grösseren Englischen Eisenbahnen in nicht ferner Zeit Wagen II. Klasse nicht mehr zu finden sein. Die Midland Eisenbahngesellschaft gab bei ihrer Eröffnung das Beispiel und hatte das Experiment der Beschränkung ihrer Passagiere auf die I. und III. Klasse nie zu bereuen. Seit dieser Zeit ist fast auf jeder Generalversammlung der Eisenbahngesellschaften dieselbe Geschichte zu hören gewesen: starker Zuwachs in der III. und eine Abnahme in der II. Klasse. Dieselben Resultate sind jedes Jahr mit immer wachsender Macht berichtet von beinahe allen Theilen des Englischen Bahnnetzes.

Auf verschiedenen Linien hat man die Wagen II. Klasse, wenn auch nicht gänzlich abgeschafft, doch in der Zahl so vermindert, dass sie nur zurückgehalten zu sein scheinen als Ueberbleibsel eines Verkehrs, welcher, obwohl er notorisch keinen Vortheil mehr gewährt, doch bei einem Theile des Publikums noch beliebt ist.

Die Great Northern Eisenbahngesellschaft hat kürzlich ihre Absicht bekannt gemacht, die II. Klasse auf fast allen ihren Zweiglinien in Wegfall zu bringen und nur noch in den Zügen beizubehalten, welche Strecken anderer, diese Klasse noch führenden, Bahnen berühren, ferner den Inhabern von Saisonbilleten zu gestatten, die I. Klasse zu benutzen. Diese Gesellschaft hat die Ueberzeugung gewonnen, dass das Mitführen von fast leeren Wagen auf hunderte von Miles, während der Haupttheil des einst als II. Klasse-Passagiere angesehenen Publikums jetzt der III. Klasse sich zuwendet, nicht allein kostspielig, sondern auch die Interessen ihrer Aktionäre schädigend ist. Thatsächlich ist auch die neuerliche Verbesserung der III. Klassewagen eine so grosse — während die II. Klasse mit wenigen Ausnahmen unverändert geblieben — dass, allgemein gesprochen, die III. Klasse, ausgenommen wo sie noch im halboffenen System gebaut worden, die komfortablere von beiden geworden ist.

Auf einzelnen Bahnen sind freilich die II. Klasse-Wagen so gut eingerichtet, dass sie die I. Klasse an Annehmlichkeit übertreffen: dies trägt aber nur zu ihrem nicht nutzbringenden Charakter bei.

Die Hauptursache für die Beibehaltung der II. Klasse ist, für den Komfort von Reisenden mit mässigen Mitteln zu sorgen, welche sich den Luxus der I. Klassenpreise nicht gönnen können, aber zögern, sich dem gelegentlichen Zusammentreffen mit gemeiner oder lärmender Gesellschaft in III. Klasse auszusetzen. Dies trifft auch namentlich bei alleinreisenden Damen zu und ruhigen Leuten kann man es gewiss nicht verdenken, wenn sie nicht während einer langen Fahrt in dasselbe Koupee eingeschlossen sein mögen etwa mit einer Gesellschaft von lärmenden, angeheiterten Soldaten oder Seeleuten, welche sich für die Langeweile der Fahrt durch reichliche Trankopfer und Chorgesänge zu entschädigen suchen.

Doch dies ist eine reine Nebensache und nöthigt nicht, wenn genügende Anzahl von Wagen eingestellt werden, zur Beibehaltung der Verlust bringenden II. Klassewagen.

Wenn aber die II. Wagenklasse aufgehoben wird, so sollte gleichzeitig mindestens auch eine Ermässigung der I. Klassenpreise damit verbunden werden, besonders für die Retourbillete, da diese gegenwärtig für die I. Klasse eine so geringe Ersparniss gewähren, dass es, ausgenommen etwa bei längeren Fahrten einer grossen Familie, kaum lohnt, sie zu benutzen und sich dadurch gleichzeitig für die Rückfahrt an eine bestimmte Route zu binden. Was aber die Politik der Begünstigung des III. Klasseverkehrs anlangt, so ist sie nun durch praktische Erfahrung als die gesundeste für alle Eisenbahngesellschaften erprobt. („Tit-Bits.")

Belgische Vizinalbahnen.

Die „Nationale Gesellschaft für Vizinalbahnen" hat ihre Wirksamkeit mit dem 15. Oktober 1884 begonnen und seitdem ihre finanziellen Verhältnisse durch eine mit der „Société générale" abgeschlossene Anleihe gesichert; ferner hat sie inzwischen zwei Linien in der Gesammtausdehnung von rund 60 km erbaut und dem Betriebe übergeben, nämlich Ostende-Nieuport mit 20 km und Antwerpen-Hoogstraeten mit 40 km. Ausserdem hat sie der Regierung unter Einsendung der Pläne und Voranschläge etc. das Konzessionsgesuch für folgende Linien unterbreitet: Oostmalle-Turnhout mit 15 km, Nieuport (Stadt) - Nieuport (Bad) mit 3 km, Antwerpen-Breda über Braeschaet mit 23,5 km, Antwerpen nach Braechem und Santhoven mit 18,5 km und Andenne-Eghezee mit 20 km, insgesammt für 80 km Gesammtlänge.

Auch hat sie in Absicht in Bälde für folgende in Aussicht genommenen Linien (deren Voranschläge theils völlig fertig sind, theils es in kurzem sein werden) die staatliche Genehmigung nachzusuchen, nämlich: Melreux - Laroche mit 20 km, Poix-St. Hubert mit 6,7 km, Antwerpen-Santoliset bis Bergen op Zoom in Holland mit 33 km, Dolhain nach Eupen in Preussen mit 10 km, Nieuport-Furnes mit 12,5 km, Wawre-Jodoigne mit 26,8 km und Malines (Mecheln) - Itegem mit 23 km, zusammen für 130 km,

Eine grössere Anzahl weiterer Linien ist gegenwärtig noch in Vorarbeit, namentlich in der Provinz Hainaut und im Anschluss an die Bahnhöfe Brüssels. Bisher hat die Gesellschaft schon über 1 400 t Schienen und über 196 000 Stück Schwellen öffentlich verdungen bezw. dafür den Zuschlag ertheilt, d. h. für einen Werth von zusammen 2 368 000 Frcs., ausserdem in gleicher Weise 22 neue Lokomotiven neuerdings ausgeschrieben und steht im Begriff, 60 Fahrzeuge verschiedener Art behufs Verdingung auszuschreiben, während ihr gegenwärtiger Besitz an Rollmaterial bereits 13 Lokomotiven und Wagen für Personen und Güter (im Werth von zusammen 460 000 Frcs.) beträgt.

Den Betrieb ihrer beiden ersten und oben genannten Linien hat die „Nationale Vizinalbahn-Gesellschaft" gegen eine feste Verzinsung von 1 500 Frcs. für das Kilometer und einen Antheil der Roheinnahme verpachtet, welcher letztere sich für Ostende-Nieuport auf 35 pCt. und für Antwerpen-Hoogstraeten auf 27,7 pCt. stellt. („Moniteur des intérêts matériels"). St.

China.

Eisenbahnprojekte.

Vor kurzem (27. August) veröffentlichten die „Times" eine bemerkenswerthe Mittheilung über mehrere Entwürfe zu Eisenbahnlinien, bezüglich deren der Einfluss von Li-Hung-Chang es durchgesetzt hat, dass sie einer genaueren Erwägung unterzogen werden; diese Projekte sind folgende:

a) Peking-Tientsin-Taku mit der Trace Peking, längs des Kaiserkanals oder denselben übersetzend (der Kaiserkanal durchfliesst Tung tscheu), Ma tu, Ho si vu, Yun liang, Yang tsun, Tien tsin, King kia yau, Ko Ku, Nau Ku, Si Ku und Tung Ku (Taku). Diese Linie von etwa 130 km Länge würde unbedingt sehr gewinnbringend sein, weil sowohl Tien tsin wie Peking eine übergrosse Bevölkerung und lebhaften Handel besitzen, andererseits aber auch der ungeheure Bedarf der Hauptstadt an Lebensmitteln den genannten Weg nimmt.

b) Tientsin-Tsching Kiang fu. Diese Linie würde von Norden nach Süden die drei Provinzen Tschi li, Chang Tung und Kiang Su durchschneiden, indem sie nahezu dem Laufe des Kaiserkanals folgt; letzterer berührt Tsang, Vu ting, Lin tsing, Tsi nang, Tsi ning, Peï, Hoaï nang, Yang tschu und erreicht Tsching Kiang fu am Yangtsekiang-Flusse. Diese auf etwa 1 126 km Länge zu veranschlagende Linie würde gleichfalls im Zuge einer Haupthandelsstrasse laufen und dürfte leicht den von ihr berührten Gegenden zu ihrer früheren, augenblicklich erloschenen Blüthe wieder verhelfen. Ebenfalls für Peking eine Zufuhrlinie — und zwar in Kriegszeiten eine von wesentlicher Wichtigkeit — bildend, hat sie in Friedenszeiten die Konkurrenz mit dem Seewege von Süden her nach Tien tsin zu bestehen.

c) Tsching Kiang fu-Nankin. Diese kurze Linie würde nahezu das Thal des Yangtsekiang verfolgen und sich durch den Handel Nankins mit Leichtigkeit sehr gut rentiren.

d) Nankin-Shanghai (oder Nankin-Hang tschu am Tsian kiang). Beide Linien von je etwa 250 km Länge würden am See Taï hu vorbeilaufen, und zwar im Norden bezw. Südwesten desselben.

Die drei zuletzt genannten Bahnen würden eine mit der Küste parallel laufende Linie von einer Gesammtlänge zwischen 1 600 und 1 700 km bilden, welche auf ununterbrochenem Wege die Hauptstadt Peking mit der Provinz Tsche Kiang verbindet.

e) Ganz im Süden Chinas wird eine Bahn von hervorragend strategischer Bedeutung ins Auge gefasst, nämlich von Kanton nach Nanning, d. h. also von Kanton nach Westen und in geringer Entfernung zur Grenze von Tonkin, somit von Osten nach Westen die beiden Provinzen Kouang Tung und Kouang Si durchschneidend.

f) Schliesslich misst man Li Hung Chang den Wunsch bei, die reichen Kohlengruben von Kaïpang (Provinz Ching King, Mandschurei) mit Peking zu verbinden. Diese Linie, nach Nordosten laufend, würde den Golf von Liau Tung, nördlich vom Busen von Petschili, gewissermassen umziehen.

Soviel ist gewiss, dass wenn die Chinesische Regierung Peking von Eisenbahnen berühren lassen sollte, die Abneigung der Chinesen gegen die Schienenwege damit besiegt werden könnte. Besonders müsste dies der Fall sein, wenn die erste Eisenbahnlinie, statt zum hauptsächlichsten Nutzen für die Europäer von einem Handelshafen auszugehen, eine innere und ausschliesslich Chinesische sein würde, wie z. B. eine Verbindung zwischen Peking und Mukden, der Hauptstadt der Mandschurei. Die „Times" empfehlen den Bau dieser Linie aus eben angegebenem Beweggrunde, vielleicht aber auch, weil dieselbe die Richtung nach der Russisch-Chinesischen Grenze zwischen dem Meer und der Mongolei haben würde. St.

(„Moniteur des intérêts matériels.")

Haftpflicht.

v. O. Anwendbarkeit des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes auf unterirdische Eisenbahnen, insbesondere Eisenbahnen in Bergwerken. Aus den Entscheidungsgründen: „Das Berufungsgericht geht bei der Annahme, dass im vorliegenden Falle die Vorschriften des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes anwendbar seien, unter Bezugnahme auf die in dem Urtheile des Reichsgerichts vom 17. März 1880 (Entscheid. Bd. I S. 247) über die Bedeutung des Ausdrucks: „Betrieb einer Eisenbahn" im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes aufgestellten Grundsätze, davon aus, dass auch unterirdische, als Pertinenz eines Bergwerks lediglich den Zwecken des Bergbaues dienende Bahnen, wie im vorliegenden Falle diejenige der Beklagten, als Eisenbahnen im Sinne des § 1 q. anzusehen seien, sofern im übrigen die zur Anwendbarkeit des § 1 erforderlichen, in dem angezogenen Urtheile bezeichneten Voraussetzungen gegeben seien und dass daher in jedem einzelnen Falle zu prüfen sei, ob diese Voraussetzungen vorliegen, ob insbesondere nach der Bauart der Bahn und nach der Art und Weise des auf ihr stattfindenden Transportes der Betrieb auf derselben eine objektiv gleichartige Gefährlichkeit für das Publikum, wie namentlich auch für die bei dem Betriebe beschäftigten Personen mit sich führe, wie der Betrieb auf den für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr bestimmten Eisenbahnen. — Der hiergegen von der Revisionsklägerin, unter Bezugnahme auf die bei der Berathung des Gesetzes von der Bundeskommission abgegebenen Erklärungen, erhobene Angriff der Verletzung des § 1 a. a. O. durch Anwendung auf einen Fall, für welchen die in ihm enthaltene Bestimmung nicht gegeben worden, erscheint nicht begründet; es ist vielmehr die Auffassung des Gesetzes, von welcher das Berufungsgericht ausgegangen ist, zu billigen. Bei der Berathung des Haftpflichtgesetzes sind allerdings die Ansichten über den Umfang des Gesetzes, insbesondere darüber, was unter dem Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des Gesetzes zu verstehen sei, auseinandergegangen und es ist nicht allein von einzelnen Mitgliedern des Reichstages die Ansicht geäussert, dass das Gesetz keine Anwendung finde auf Eisenbahnen in Bergwerken, welche zum Zwecke der Beförderung von Personen und Materialien gebaut sei, sondern es ist auch von der Bundeskommission erklärt worden, dass man bei dem Begriffe „Eisenbahn" nur an die Unternehmungen über der Erde gedacht habe, dass die Unternehmungen unter der Erde vermittelst einer sogenannten Eisenbahn keine andere Bedeutung haben, als alle anderen Maschinen, die zur Erleichterung des Betriebes in einem Bergwerke benutzt werden. Da aber in dem Gesetze selbst eine solche wesentliche Beschränkung der Vorschriften im § 1 a. a. O. überall nicht zum Ausdrucke gekommen, vielmehr ganz allgemein bestimmt ist: „wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder verletzt ist etc.", so liegt kein Grund vor, die unterirdischen Eisenbahnen als solche von dem Gesetze überhaupt auszuschliessen. Nach dem Wortlaute des Gesetzes erscheint eine solche Beschränkung des Umfangs seiner Anwendbarkeit nicht gerechtfertigt, da es, sofern die sonstigen Kriterien eines Eisenbahnbetriebes, wie sie wiederholt von dem Reichsgericht aufgestellt sind, vorliegen, nicht entscheidend sein kann, ob die Eisenbahn über oder unter der Erde sich befindet, und ebensowenig darauf entscheidendes Gewicht gelegt werden darf, dass sie nicht dem allgemeinen öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben ist, sondern nur den speziellen Zwecken des Eigenthümers dient und zum Transporte der Bergbauprodukte etc. benutzt wird, weil, wie bereits vom Reichsgericht wiederholt ausgesprochen worden, unter den im § 1 a. a. O. erwähnten Eisenbahnen keineswegs blos die für den allgemeinen öffentlichen Personen- und Güterverkehr bestimmten Bahnen zu verstehen sind. Eine solche Einschränkung der Anwendbarkeit der Bestimmung im § 1 a. a. O. würde aber auch dem Zwecke des Gesetzes nicht entsprechen, weil kein Grund erfindlich ist, weshalb dieselben Unfälle, welche bei unterirdischen Eisenbahnen infolge ihrer Eigenart als Eisenbahnen und durch den Betrieb auf ihnen für die dieselben bedienenden Personen und für die in ihrer Nähe verkehrenden Arbeiter entstehen, nicht derselbe Schutz gewährt werden sollte, wie gegen die gleichen bei dem Betriebe der auf der Erde befindlichen Bahnen vorkommenden Unfälle." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 8. April 1885; Dr. Blum, Urtheile und Annal. Bd. II. S. 10. f.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die unter dem 14. d. M. von uns erlassene Bekanntmachung wegen Einführung der Nachträge 1 zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband wird dahin geändert, dass die betreffenden Nachträge nicht am 1. Oktober, sondern erst am 15. Oktober d. J. in Kraft treten.

In der Gültigkeit der in dieser Bekanntmachung erwähnten erhöhten Tarifsätze tritt hierdurch eine Aenderung nicht ein.

Magdeburg, den 25. September 1885. (2039)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

II. Eröffnungen.

Am 1. Oktober cr. wird im diesseitigen Bezirk die Neubaustrecke Ahlhorn-Vechta für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Die Entfernungen etc. für die Stationen Langförden, Schneiderkrug und Vechta sind aus den am genannten Tage zum Lokalpersonen- bezw. Gütertarife in Kraft tretenden Nachträgen I resp. V zu ersehen.

Näheres ist auf sämmtlichen Oldenburgischen Stationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. (2040 B&W)

Oldenburg, 1885 September 25.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

III. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zur besseren Unterscheidung der an der Bahnstrecke Hirschberg-Schmiedeberg belegenen Station Lomnitz mit den gleichnamigen Ortschaften Lomnitz bei Nikrisch, Lomnitz bei Bentschen, Lomnitz bei Wüstegiersdorf und Alt-Lomnitz bei Habelschwerdt hat dieselbe — zufolge einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin — die Bezeichnung „Lomnitz (Riesengebirge)“ erhalten.

Berlin, den 25. September 1885. (2041)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

IV. Güterverkehr.

Staatsbahn-Verkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Am 1. Oktober d. Js. treten zu den Güter-Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre neue Nachträge (No. 13 bezw. No. 11) in Kraft.

Durch dieselben werden u. a. die Stationen Gernrode a. Harz und Suderode des Direktions-Bezirks Magdeburg in den direkten Verkehr mit Hannoverschen etc. und Oldenburgischen Stationen, bezw. die Stationen Apen und Golzwarden der Oldenburgischen Staatsbahn in den direkten Verkehr mit Stationen des Direktions-Bezirks Magdeburg einbezogen, ferner die Station Brandenburg in die (bis Ende August k. Js. gültigen) Ausnahme-Tarife für Sprit und Spiritus zum See-Export aufgenommen und für Station Ballenstedt anderweite, fast durchweg ermässigte Tarifsätze eingeführt. (2042)

Magdeburg, den 24. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Oktober d. J. ab wird für die **Umladung von Getreide- und Mehlsendungen** aus den Eisenbahnwagen in die Wasserfahrzeuge unter Benutzung der Schurre auf Bahnhof Fürstenberg in Meckl. eine Gebühr von 1 ℳ für jeden Wagen erhoben.

Berlin, den 25. September 1885. (2043)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Russisch-Böhmischer Flachs-Verkehr (Anhang). Vom 15. Oktober 1885 n. St. ab gelten im Anhang zum Russisch-Böhmischen Flachs-Tarif vom 13. April 1884 n. St. an Stelle der auf Seite 2 unter B ab Schnittpunkt östlich für den Verkehr mit Moskau und Wjäsma enthaltenen Marktfrachtsätze die nachstehenden Rubel-Schnittfrachtsätze:

Von Moskau bis Schnittpunkt östlich . . . . 1,3091 Rubel,
von Wjäsma bis Schnittpunkt östlich . . . . 0,9818 „
pro 100 Kg. (2044 J)

Bromberg, den 21. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. Js. tritt unter Aufhebung sämmtlicher z. Z. in den Gütertarifen

a) für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Bromberg** vom 1. Mai 1882;
b) für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Breslau** vom 1. Mai 1882 und
c) für den Ost-Westdeutschen Eisenbahn-Verband vom 1. Mai 1883

nebst Nachträge enthaltenen direkten Tarifsätze für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg und der Ostpreussischen Südbahn andererseits ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den vorgenannten Stationen in Kraft, welcher grösstentheils Ermässigungen, indessen auch einige Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze enthält.

Soweit sich die Frachten nach den zur Aufhebung gelangenden Tarifen niedriger stellen, als nach dem neuen Tarife, bleiben erstere noch bis zum 15. November d. Js. in Wirksamkeit.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, daselbst auch der Tarif zum Preise von 2,15 ℳ käuflich zu haben.

Köln, den 20. September 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische). (2045)

Mit dem 1. Oktober d. Js. tritt für den **Lokal-** und **direkten Güterverkehr** der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, der Gotha-Ohrdrufer, Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra- (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn untereinander ein **neuer Tarif** in Geltung. Durch denselben wird der am 1. April 1883 für den vorgenannten Verkehr erschienene Gütertarif nebst Nachträgen aufgehoben.

Neben zahlreichen Ermässigungen treten auch einzelne, jedoch erst vom 15. November d. Js. ab gültige Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein.

In dem neuen Tarif, welcher durch die betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 4,25 ℳ pro Exemplar zu beziehen ist, haben die Stationen Marktgölitz, Unterloquitz und Probstzella Aufnahme gefunden.

Erfurt, den 24. September 1885. (2046)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober d. J. wird die für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr neu eröffnete Badische Station Hassmersheim in den direkten Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Bahnen einbezogen.

Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die Frachtsätze Ludwigshafen-Reichenau auf jene für Ludwigshafen-Konstanz ermässigt. (2047)

Karlsruhe, den 22. September 1885.
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Bromberg etc. Am 1. Oktober 1885 tritt für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Bezirks Köln (rechtsrheinisch) und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, sowie den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn einerseits und den Stationen des Bezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn andererseits ein neuer Tarif mit Nachtrag (I) in Kraft, durch welchen die bestehenden direkten Tarifsätze für den Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen den vorgenannten Stationen aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält neben einzelnen, geringen Frachterhöhungen vielfache, zum Theil nicht unbedeutende Ermässigungen. Soweit Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. November 1885 in Kraft. Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in den Geschäftslokalen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg und Köln (rechtsrheinisch) zu 2,15 ℳ pro Stück zu haben.

Köln, den 22. September 1885. (2048)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Magdeburg** vom 1. Februar 1882 kommt mit Gültigkeit vom 1. Oktober cr. der Nachtrag X zur Einführung. Derselbe enthält ausser bereits früher im Instruktionswege eingeführten Sätzen etc. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gernrode a/Harz und Suderode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Expeditionen zu beziehen. (2049)

Frankfurt a. M., den 22. September 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. Mit dem 1. Oktober cr. tritt ein neuer Ausnahmetarif (A und B) für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Sendungen von mindestens 10 000 kg beziehungsweise 50 000 kg oder bei Frachtzahlung für diese Gewichts-Quantitäten im Verkehr von den an unsere Station Eving angeschlossenen Zechen nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Holländischen und der Niederländischen Centraleisenbahn via Gronau in Kraft. Durch diesen Tarif, von welchem Exemplare in unserm hiesigen Geschäftslokale käuflich zu haben sind, gelangen die Ausnahmetarife A und B im Dortmund-Gronau-Enscheder-Holländisch beziehungsweise Dortmund-Gronau-Enscheder-Niederländischen Kohlen- etc. Verkehr vom 10. November 1880 beziehungsweise 15. Mai 1881 und die dazu erschienenen Nachträge zur Aufhebung. Soweit der neue Tarif Erhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze enthält, bleiben die letztern noch bis zum 15. November cr. in Gültigkeit.

Dortmund, 24. September 1885. (2050)
Die Direktion.

1. Mit dem 1. Oktober d. J. tritt für den Transport Oberschlesischer **Steinkohlen** von diesseitigen Stationen nach den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Bahn und der Lokalbahn Bisenz-Gaya ein neuer Ausnahmetarif mit durchweg erheblich ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Hierdurch wird der bisherige bezügliche Tarif vom 15. September 1884, nebst Nachträgen hinsichtlich der Frachtberechnung für Steinkohlen ausser Kraft gesetzt; für Kokestransporte kommt der letztere Tarif noch bis auf weiteres zur Anwendung.

2. Vom gleichen Tage ab gelangt zu dem Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes von diesseitigen Stationen nach der Mährisch-Schlesischen Centralbahn etc. vom 1. August 1884 ein Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze ab einigen Versandstationen nach Troppau, Olmütz, Gross-Wisternitz, Hombok, Gross-Wasser und Domstadtl, sowie die Einbeziehung von Gleiwitz und Schlesiengrube in den Tarif.

Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen. (2051)

Breslau, den 24. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird für den Transport von Steinen des Spezialtarifs III des Deutschen Gütertarifs bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für den Wagen von der Bayerischen Station Kothmaissling nach der diesseitigen Station Köln (Gereon, Pantaleon, Rheinstation und Thürmchen) ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,344 ℳ für 100 kg eingeführt. (2052)

Köln, den 25. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 3. Oktober d. J. treten in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Februar 1884 nebst Nachträgen im Verkehre von den Zechen Christian Levin, Gutehoffnungshütte und Prosper I verschiedene Aenderungen ein und gelangen gleichzeitig für die Station Frintrop des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln rechtsrheinisch direkte Frachtsätze zur Einführung. Soweit durch die Aenderungen Erhöhungen der Gesammtfrachten eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Sätze noch bis zum 15. November d. J. in Kraft. Das hergestellte Ergänzungsblatt wird an die Besitzer des vorgenannten Tarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 26. September 1885. (2053)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. Oktober cr. tritt zu dem vom 10. Dezember 1883 ab gültigen Tarife für die Beförderung von Gütern im **Niederländisch - Dortmund-Gronau - Enscheder Verkehr** via Gronau der Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend unter andern Aufnahme neuer Stationen in den Verband, Abänderung von Frachtsätzen, Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen der Ausnahmetarife A, B, C, E, Fa und G, Frachtsätze des Ausnahmetarifs H für Bücklinge, sowie Berichtigungen. Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben die letztern noch bis zum 15. November cr. Gültigkeit. Exemplare des Nachtrags sind in unserm hiesigen Geschäftslokale käuflich zu haben. (2054)

Dortmund, den 25. September 1885.
Die Direktion.

Für **Südfrüchte,** getrocknete und saure, von Triest und Fiume nach Breslau treten mit sofortiger Gültigkeit im Triest-Fiume-Norddeutschen Verbande folgende Frachtsätze in Kraft:

Bei Aufgabe als Stückgut . . . 6,15 ℳ
„ „ von 5 000 kg pro Frachtbrief u. Wagen 4,91 „
„ „ von 10 000 kg pro Frachtbrief u. Wagen 3,96 „
pro 100 kg.

Breslau, den 29. September 1885. (2055)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Zu dem vom 1. Mai 1884 ab gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover**, zugleich für die **Hoyaer** und **Warstein - Lippstadter Eisenbahn,** sowie Stationen der **Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober cr. ein neuer Nachtrag (5) herausgegeben.

Derselbe enthält namentlich Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Marktgölitz, Probstzella und Unterloquitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie für Ilversgehofen resp. Eisenberg, Stationen der Nordhausen-Erfurter bezw. Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Fraglicher Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben. (2056)

Hannover, den 23. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. tritt der **Nachtrag II zum Berlin-Sächsischen Verbandsgütertarife** in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist, enthält neue resp. veränderte Entfernungen für die Stationen Eger, Frankenstein, Franzensbad, Gera, Hermsdorf, Rehefeld, Holzhau, Leipzig (Bayr. Bhf.), Leipzig (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn, sowie ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Braunkohlen etc. ab Groitzsch, Meuselwitz, Rositz und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.

Dresden, am 25. September 1885. (2057)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober cr. tritt der Nachtrag 7 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1883 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen zu den besonderen Bestimmungen, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Sprit und Spiritus zum See-Export bis zum 31. August 1886, direkte Frachtsätze zwischen Lübeck und Oderthal, sowie zwischen Wismar und Eickendorf, einzelne ermässigte Tarifsätze für Gleschendorf, anderweite Tarifsätze für die Station Neubrandenburg der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn, Ausnahme-Frachtsätze für Torfstreu nach Lübeck zum See-Export, und für Sprit und Spiritus zum See-Export von Brandenburg nach Hamburg B. H., sowie neue bezw. anderweite ermässigte, theilweise jedoch auch erhöhte Tarifsätze für Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof) und Wannsee mit Stationen der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Mecklenburgischen Friedrich-Franz und der Güstrow-Plauer Eisenbahn.

Bezüglich der Erhöhungen im letztgedachten Verkehr, welche erst am 15. November cr. in Kraft treten, wird von den betreffenden Stationen Auskunft ertheilt, auch ist der Nachtrag in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben. (2058)

Hannover, den 30. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn - Gütertarif Altona - Breslau vom 1. Juni 1885. Am 1. Oktober cr. tritt der Nachtrag I in Kraft, welcher ausser einigen Ergänzungen und Berichtigungen die Aufnahme neu eröffneter Stationen des Bezirks Breslau, anderweite Entfernungen für die Stationen der Strecke Glatz-Mittelwalde, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs No. 5 für Spiritus und Sprit und eine Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 6 für Dextrin und Kartoffelmehl etc. enthält.

Der Tarif für die Haltestelle Rosenthal tritt erst mit dem Tage der Eröffnung der Zweigbahn für den öffentlichen Verkehr in Kraft, worüber besondere Bekanntmachung erfolgen wird.

Druckexemplare des Nachtrags I sind bei den Stationskassen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 25. September 1885. (2059)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Oktober d. Js. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den obenbezeichneten Verkehr und zu dem zugehörigen Anhange die Nachträge 1 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung eines Stationsnamens, Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Rogau, Ströbel und Zobten, sowie für die gegenwärtig noch nicht eröffnete Haltestelle Rosenthal des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, ferner für die Stationen Gernrode a/Harz und Suderode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, neue Eilgut- und Stückgutsätze für die Stationen Golina, Hermannia und Pamiontkowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, und Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare der Nachträge sind von den Verbandsstationen zu beziehen. (2060)

Magdeburg, den 24. September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zur 2. Abtheilung des internen Badischen Gütertarifs (Ausnahmetarife) ist mit Wirkung vom 25. September l. J. ein 2. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält insbesondere Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen der Ausnahmetarife No. 1 und 3 (für Holz) und No. 15 (für Farbholz), einige neue Frachtsätze für Steinkohlen ab Mannheim, den neuen Ausnahmetarif No. 17 (für Blei) etc.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung unserer Güterstationen unentgeltlich zu beziehen. (2061)

Karlsruhe, den 25. September 1885.
Generaldirektion.

Holsteinische Marschbahn. Zu unserm Lokal-Gütertarif erschien mit sofortiger Gültigkeit ein Nachtrag IV, enthaltend einen Ausnahmetarif für Langholz und die Bestimmung, dass der für Heu, Stroh

und dergleichen bestehende Ausnahmetarif auch auf Faschinen und Faschinenpfähle Anwendung findet.
Glückstadt, den 23. September 1885.
Die Direktion. (2062)

Ostpreussisch - Bayerischer Eisenbahn-Verband. Unter Aufhebung des Güter-Tarifs Theil II vom 1. November 1884 nebst Nachträgen, sowie der widerruflichen Ausnahme-Tarife vom 10. Januar 1885 nebst Nachträgen kommt mit der am 1. Oktober d. Js. stattfindenden Eröffnung der Strecke Eichicht-Stockheim ein neuer Tarif für den Ostpreussisch - Bayerischen Verband zur Einführung, welcher neben vielen Tarifermässigungen, auch einzelne Tariferhöhungen enthält. Die letzteren treten jedoch erst am 15. November d. Js in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden von letzgedachtem Zeitpunkte ab auch für verschiedene Stations-Verbindungen die direkten Verkehrsbeziehungen beseitigt, sowie die provisorischen Ausnahmetarife für Nessel, Lithographiesteine und Maschinentheile aufgehoben.

Exemplare des Tarifs sind vom 1. Oktober d. Js. an von den Verbands-Güterexpeditionen zu dem aufgedruckten Preise zu beziehen.

Inzwischen ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung über die Höhe der neuen Frachtsätze auf Verlangen Auskunft.

Erfurt, den 25. September 1885. (2063)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem vom 1. Mai 1882 ab gültigen Gütertarif für den Staatsbahn-Verkehr **Köln (linksrheinisch)-Magdeburg** tritt mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. Js. der 10. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:
Ergänzungen des Kilometerzeigers (E).
Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Gernrode a/Harz und Suderode sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Ballenstedt und Wannsee des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Magdeburg.
Verkaufspreis 0,10 *M*, für den Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich.

Köln, den 22. September 1885. (2064)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die Station **Vechta** der Oldenburgischen Staatsbahn wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1885 in den direkten Kohlenverkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) sowie in den direkten Güterverkehr mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover und Köln (rechtsrheinisch) einbezogen. Der Verkehr bleibt jedoch bis auf Weiteres auf Wagenladungen beschränkt.

Näheres ist hierüber auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (2065 B&W)

Oldenburg, 1885 September 26.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, am 15. November 1885 tritt zu Heft No. 1 und 2 des **Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs** je ein Nachtrag III in Kraft. Diese Nachträge enthalten ausser neuen bezw. veränderten Entfernungen für verschiedene ältere Verbandstationen Entfernungen für die in den Verband neu einbezogenen Stationen Hermsdorf - Rehefeld, Holzhau, Leipzig (Bayer. Bhf.), Leipzig (Dresd. Bhf.) und Putzkau der Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Station Hähnichen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin und für die Stationen Leipzig (Berliner Bhf.) und Leipzig (Eilenburger Bhf.) der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt. — Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 26. September 1885. (2066)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Die im Tarif vom 1. Oktober d. J. für die Stationen Liebenthal i/Schles., Löwenberg i/Schles. und Schmottseifen des Direktionsbezirks Berlin enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Greiffenberg-Löwenberg in Kraft. Der Tag der Eröffnung wird noch besonders bekannt gemacht.

Erfurt, den 26. September 1885. (2067)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. kommt ein Berichtigungsblatt zu dem vom 15. August 1885 ab gültigen Hefte No. 2 des Tarifs für den **Norddeutsch - Sächsischen Verbandsgüterverkehr** zur Ausgabe. Die Berichtigungen betreffen den Verkehr zwischen den Stationen Groitzsch, Grossröhrsdorf, Herrnhut, Kieritzsch, Leisnig, Machendorf, Meerane, Narsdorf, Remse, Weipert und Wilzschhaus der Sächsischen Staatsbahn einerseits und einigen Stationen der Lübeck - Büchener, Eutin - Lübecker und Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn andererseits.

Insoweit im Verkehre mit Groitzsch-resp. Meerane - Lübeck Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 15. November 1885 in Wirksamkeit.

Dresden, am 26. September 1885. (2068)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Oktober d. J. treten nachstehend verzeichnete Tarife für den Kohlenverkehr von sämmtlichen, unmittelbar an der Montanbahn gelegenen Kohlengruben des Ostrau - Karwiner Revieres resp. von der Einmündung der im Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Ostrauer Montanbahn beziehungsweise von den sonstigen Grubenstationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

a) nach Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang,
b) nach Stationen der Strecke Jedlesee-Znaim der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
c) nach Stationen der Mähr. - Schles. Centralbahn, der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal,
d) nach Stationen der Lokalbahn Bisenz-Gaya der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
e) nach Stationen der vom Staate betriebenen Linien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau

in Wirksamkeit.

Durch diese Tarife werden die Frachtsätze der bisher für die qu. Verkehre bestandenen Tarife speziell für Kohlensendungen aufgehoben.

Für Koaks- und Briquetssendungen bleiben dagegen die Frachtsätze der bisherigen direkten Tarife bis auf weiteres aufrecht.

Wien, den 25. September 1885. (2069)

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. J. gelangt im obbezeichneten Eisenbahnverbande ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss und Eigelb, in Kisten und Fässern, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ode Frachtzahlung hierfür zur Einführung.

Wien, am 17. September 1885. (2070)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Fehring - Fürstenfeld. Mit dem Tage der Betriebseröffnung treten „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport“ auf der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der unterzeichneten betriebführenden Verwaltung zu beziehen.

Wien, im September 1885. (2071)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 1 Oktober cr. kommt ein Nachtrag IV zu unserem Lokal - Personentarif vom 1. Oktober 1882 zur Einführung, enthaltend: Tarifsätze für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden von und nach der an diesem Tage zur Eröffnung gelangenden, auf der Bahnstrecke Aachen-Jülich zwischen den Stationen Höngen und Schleiden gelegenen Personenhaltestelle Warden. (2072)
Die Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Personentarif für den Nachbarverkehr zwischen Altona-Kieler und Berlin - Hamburger Stationen vom 1. Januar 1875 ein Nachtrag XXXXIV in Kraft, durch welchen die bisherige 4 tägige Gültigkeitsdauer für Retourbillets

von

Berlin (Lehrter Bahnhof, Zoologischer Garten, Friedrichstrasse, Alexanderplatz, Schlesischer Bahnhof) und Charlottenburg

nach

a) Altona, Elmshorn, Neumünster und Itzehoe
auf 5 Tage
und nach
b) Kiel, Rendsburg, Schleswig und Flensburg
auf 6 Tage

verlängert wird. Die Gültigkeitsdauer für Retourbillets in der Richtung nach Berlin wird für die unter a) bezeichneten Stationen auf 6 Tage, für die unter b) bezeichneten Stationen auf 7 Tage erhöht.

Gleichzeitig machen wir darauf aufmerksam, dass die vorbezeichneten Retourbillets zur beliebigen Benutzung der Route über Bergedorf-Nauen oder Uelzen-Stendal berechtigen.

Altona, den 27. September 1885. (2073)
Königliche Eisenbahndirektion.

VI. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Zur Amortisation unserer Prioritätsobligationen zu 300 *M* sind heut ausgeloost die Nummern:

242 304 381 618 889 952 1002 1008 1025 1269 1411 1549 1675 1922 2024 2036 2131 2403 und 2436,

welche hiermit zum 2. Januar 1886 zur Auszahlung des Nennwerthes gekündigt werden. Eine weitere Verzinsung findet nicht statt.

Die Einlösung erfolgt vom 2. Januar 1886 ab gegen Rückgabe der Stücke mit den noch nicht fälligen Zinskoupons bei den nachstehenden Zahlstellen:

1. hierselbst bei unserer Hauptkasse,
2. in Berlin
 a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse No. 31,

b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft, Französische Strasse No. 1,

3. in Breslau bei der Breslauer Diskontobank Hugo Heimann & Co.

Für nicht abgelieferte laufende Zinskoupons wird der Werthbetrag zurückbehalten.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass die im Jahre 1884 ausgeloosten und zum 2. Januar 1885 gekündigten Prioritätsobligationen und zwar: No. 222 230 312 319 657 706 864 898 1094 1142 1427 1429 1501 1936 2032 2198 2271 und 2467 mit den Zinskoupons 1—20 Serie II und Talons, sowie ferner aus der Kündigung für den 2. Januar 1881 No. 2499, 2. Januar 1882 No. 2497, 2. Januar 1883 No. 1978 und 2. Januar 1884 No. 370 u. 1771 mit Talons zur Abhebung der II. Serie Zinskoupons heut in Gegenwart eines Notars verbrannt sind.

Poln. Wartenberg, den 26. Septbr. 1885.
Direktion. (2074)

VII. Submissionen.

Die Lieferung nachbezeichneter Wagen und Wagentheile soll, in Loose getheilt, vergeben werden, und zwar:

A. Wagen.

a) Loos I 25 Stück bedeckte Güterwagen,
b) „ II—VI je 50 Stück eiserne Kohlenwagen.

B. Wagentheile.

c) Loos I und II je 200 komplette Radsätze,
d) Loos III 150 komplette Radsätze,
e) „ IV 900 Stück Tragfedern,
f) „ V 1 375 Stück Spiralfedern.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von — ad a und b — je 1,50 ℳ und von — ad c—f — je 1,00 ℳ Schreibgebühren verabfolgt. Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift „Preisgebot auf Wagen bezw. Radsätze oder Trag- resp. Spiralfedern“ bis zum 10. Oktober cr. Vormittags 11 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Später eingehende Gebote werden nicht berücksichtigt.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Köln, den 23. September 1885. (2075)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

1. 25 bedeckten Güterwagen,
2. 5 doppeletagigen Viehwagen,
3. 300 eisernen Kohlenwagen,
4. 255 Kokeswagen,
5. 900 Radsätzen,
6. 2 340 Lagerkasten,
7. 2 340 Trage- und 2925 Spiralfedern

soll vergeben werden.

Bedingungen können zu 2,00 ℳ ad 1, 2, 3 und 4 und je 1,00 ℳ ad 5, 6 und 7 von dem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Anerbieten sind bis zum 7. Oktober c. mit der Aufschrift „Verding von Wagen“ portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48 hier, einzureichen; die Eröffnung erfolgt am 8. Oktober cr. Vormittags 11 Uhr in dem genannten Büreau.

Köln, den 23. September 1885. (2076)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Berlin. Die Lieferung von 61,7 Tonnen schmiedeeiserner Konstruktionstheile zu dem Dache der Wagenwerkstatt in Stargard i/P. sollen unter den in No. 176 und 177 des Deutschen Reichs- und Preussischen Staats-Anzeigers von 1885 bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und den allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Hochbauten im Wege des Angebots vergeben werden.

Die speziellen Bedingungen, Angebots-Formulare und Zeichnungen sind vom Sekretariat 1 gegen frankirte Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ zu beziehen und sind uns die Preis-Angebote mit den anerkannten Zeichnungen und Bedingungen bis zum 6. Oktober 1885 Nm. 6 Uhr unter der Bezeichnung:

„Angebot auf Eisentheile zum Dache der Wagen-Werkstatt in Stargard“

versiegelt zuzusenden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt; die Eröffnung erfolgt am 7. Oktober 1885 Vm. 11 Uhr.

Stettin, den 23. September 1885. (2077)
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Berlin-Stettin.

VIII. Verkauf von Altmaterialien.

Am 23. Oktober cr., Vormittags 10 Uhr, findet in unserer Drucksachen-Verwaltung, Schmidtstedterstrasse No. 39, der **Verkauf von Makulatur** statt und zwar von:

etwa 19 980 kg Aktenbücher etc.,
„ 3 939 „ Telegraphenstreifen,
„ 11 786 „ Billetpappen
sämmtliche zur Vernichtung und von
etwa 31 145 kg Formularen, Büchern etc.
zur freien Verwendung bestimmt.

Ankaufsofferten sind bis zum gedachten Zeitpunkte versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte betreffend den Verkauf alter Akten etc.“

versehen an unser Generalbüreau hierselbst am Bahnhofe 23 portofrei einzusenden.

Bedingungen mit Ankaufsofferten-Formular liegen in der Drucksachen-Verwaltung zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Erfurt, den 24. September 1885. (2078)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Bekanntmachung.

Verkauf einer Lokomotiv-Drehscheibe.

Eine der unterzeichneten Deputation gehörige, auf hiesigem Bahnhofe lagernde eiserne Drehscheibe von 12 m Durchm. soll verkauft werden.

Offerten sind bis zum 5. Oktober cr. inkl. an das Wasserbau-Büreau, Holzstrasse No. 2 hierselbst, zu übersenden, woselbst auch nähere Auskunft ertheilt wird.

Bremen, den 22. September 1885.
Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

Gesucht eine gebrauchte, aber noch gut erhaltene **Drehscheibe für Güterwagen**. Offerten mit Preisangabe und Konstructionsskizze an **Hennicke & Goos**, Civilingenieure, **Hamburg.**

Joseph Vögele, Mannheim.

Gegründet 1842.
Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren,
Signalstellungen
für Haupt- und Secundärbahnen.
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

80% Ersparniss gegenüber Pech!
Beste u. ausgiebigste **Beleuchtung im Freien.**
Pat. Petroleum Stand- und Handfackeln,
eingeführt bei den bedeutendsten Bahnen des In- und Auslandes, bei Baubehörden, Bergwerken, Wasserleitungen, Ueberschwemmungen ca. 20 000 im Gebrauch.
J. G. Lieb,
Biberach a/Riss.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F&G NEPTUN Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von J. F. Bergmann in Wiesbaden, betr. „Eisenbahntechniker-Kalender pro 1886“, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 77. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Oktober 1885.

Die Bauanlage des neuen Berliner Packhofes.

(Exkursion des Vereins für Eisenbahnkunde.)

Am 23. August besuchte der Verein für Eisenbahnkunde die Bauanlagen des neuen Packhofes an der Unterspree, welche bestimmt sind die bisherigen Packhofsanlagen in der Nähe des Museums im Frühjahr des kommenden Jahres zu ersetzen. Der Verein wurde in der liebenswürdigsten Weise von den Herren Bauinspektoren Wolf und Keller, welche die Bauausführung geleitet haben, empfangen und nach einem eingehenden, durch Zeichnungen unterstütztem Vortrage des letzteren durch die Anlagen geführt. Dem Vortrage des Herrn Keller entnehmen wir die nachfolgenden Erläuterungen.

Die neue Packhofsanlage dient zunächst als Zollabfertigungsstelle für alle zu Wasser und für einen grossen Theil der mit der Eisenbahn ankommenden zollpflichtigen Güter. Sie enthält ausgedehnte Lagerräume für die Zwecke der öffentlichen zollfreien Niederlage und für die an Kaufleute zu verpachtenden Theilungslager. Ausserdem findet auf dem Packhof in erheblichem Umfange der Verkehr von Spiritus und Spirituosen statt, welche mit Anspruch auf die Rückvergütung der Konsumsteuer abgehen. Wie bedeutend der Berliner Zollverkehr ist, geht aus der Einnahme des hiesigen Haupt-Steueramtes hervor, welche im letzten Jahre 19½ Millionen Mark, d. h. $^1/_{11}$ der Gesammt-Zolleinnahme des Deutschen Reiches, betragen hat. Dieser jährlich wachsende Verkehr muss sich auf der verhältnissmässig kleinen Fläche des Packhofes sicher und bequem bewältigen lassen und es mussten daher die erforderlichen Anlagen geschaffen werden, um das Ent- und Beladen der Spreekähne, der Eisenbahnwaggons und der Landfuhrwerke sicher und leicht ausführen zu können und um denselben geeignete Zu- und Abfuhrwege zu schaffen.

Für die Raumabmessungen der neuen Anlage konnte n aus dem bisherigen alten Packhof keine sicheren Folgerungen gezogen werden, da derselbe wegen Mangels eines Schienenanschlusses als Lagerhaus nur eine geringere Bedeutung hatte. Die Neuanlage, welche mittelst Gleisanschluss mit dem Lehrter Güterbahnhof verbunden ist, wird voraussichtlich eine erheblich ausgedehntere Benutzung als Lagerhaus erfahren und sind die Lagerflächen in einer Ausdehnung von 17 000 qm, die je mit 1¼ t belastet werden können, vorhanden, so dass im ganzen gleichzeitig ca. 21 250 t geladen werden können.

Der voraussichtliche Betrieb ist folgendermassen gedacht:

1. Abfertigung von Stückgütern, die mit der Bahn ankommen.

Dieselben gelangen mittelst der Eisenbahnwagen an die nördlichen Flügel, werden auf die vorspringenden Ladebühnen, die in gleicher Höhe mit den Wagenfussboden liegen, einfach übergerollt, im Erdgeschoss des nördlichen Langflügels und der nördlichen Revisionshalle abgefertigt und gehen nach kurzem Aufenthalt mittelst Rollfuhrwerk in die Stadt. Für schwere Stücke sind Krahne vorhanden.

2. Abfertigung von eingehenden Stückgütern, die zu Wasser ankommen.

Dieselben werden an der Wasserfront mittelst hydraulischer Krahne von 5 m Ausladung, 6 m Hubhöhe und 1 500 kg Tragfähigkeit entladen, im Erdgeschoss des südlichen Flügels des Niederlaggebäudes und der südlichen Revisionshalle abgefertigt und gehen theils mittelst Eisenbahn ab, für welche an der Landseite Gleise verlegt sind, theils mit Frachtfuhrwerk. Die Wasserfrontlänge von 200 m gestattet das gleichzeitige Entladen von vier Kähnen.

3. Abfertigung von Spiritus, der während der Schifffahrtszeit zu Wasser abgeht.

Die mit Bahn und Landfuhrwerk ankommenden Fässer gehen nach der Abfertigung nach dem Spiritushof und werden mittelst 3 hydraulischer Krahne von 1 000 kg Tragfähigkeit, 5,5 m Ausladung und 6 m Hubhöhe in die Kähne verladen. Die Krahne können täglich 800 Fässer laden und gleichzeitig bei 180 m Länge der Ufermauern drei Kähne bedienen.

4. Abfertigung von abgehendem Spiritus im Winter.

Die Abfertigung erfolgt in der südlichen Revisionshalle.

5. Umschlagsverkehr von zollpflichtigen Gütern. Derselbe ist nicht erheblich und wird durch die Spiritus-Uferkrahne mit Hilfe des Ufergleises im Spiritushofe vermittelt. Häufig kommen Kähne an, welche theils zollpflichtige, theils zollfreie Güter an Bord führen, für deren Verkehr ausserhalb der Packhofs-Einfriedigung auf dem Westkai ein Ladegleis und drei Fahrkrahne von 1 500 kg Tragkraft angelegt sind. Am Ende des Ladegleises innerhalb der Einfriedigung steht ein Blechkrahn für besonders schwere Lasten mit 8,5 m Ausladung, 10 m Hubhöhe und 15 000 kg Tragvermögen.

Der Bahnbetrieb wird sich wahrscheinlich mit zweimaligem Wagenwechsel bewältigen lassen, da die Ausziehgleise

lang genug sind, um Güterzüge von 70 Achsen Gleise aufzunehmen. Die Gleise sind mit Ausnahme des seltener benutzten Ufergleises im Spiritushofe, welches mittelst Drehscheibe angeschlossen ist, sämmtlich durch Weichen mit einander verbunden.

Der Oberbau für die Gleisanlagen musste mit Rücksicht auf die Einpflasterung derselben und die dadurch bedingte Schwierigkeit von Reparaturen möglichst sorgfältig hergestellt werden. Derselbe wird mit Maschinen von 6,3 t Achsdruck befahren und durch schweres Rollfuhrwerk häufig der Quere nach überfahren. Das Terrain ist bis zu bedeutender Höhe frisch aufgeschüttet und Senkungen werden nicht zu vermeiden sein. Man musste daher einen kräftigen Oberbau herstellen, der gegen Senkungen und Spurerweiterungen widerstandsfähig ist und diese Erwägungen führten zur Verwendung des bekannten Haarmann-schen Schwellenschienen-Oberbaues. Eine Spurrinne wurde durch Hinzufügen einer Schutzschiene auf der Innenseite hergestellt, deren Abstand durch gusseiserne Klötze erhalten wird. Der Raum zwischen Schutzschiene und Fahrschiene sowie ausserhalb unter den Schienenköpfen wird zum besseren Anschluss an das Pflaster mit Asphaltguss ausgefüllt. Auch die Weichen und Kreuzungen sind in gleichem Oberbau hergestellt. Die Weichenzungen haben geringere Höhe und gleiten auf Gleitknaggen. Die Zungen sind in den eingepflasterten Theilen des Hofes durch Prellböcke gegen das Landfuhrwerk geschützt. Die Weite der Spurrinne beträgt 45 bis 60 mm, die Felgenbreite der Lastwagen nicht weniger als 90 mm. Die Schienen stehen mit $^1/_{20}$ geneigt auf 0,6 m breitem, 0,17 m starkem Schotterbett aus geschlagenem Granit, unter welchem eine Packlage von 15 cm Höhe liegt. Die Packlagestreifen sind durch Sickerkanäle und Abzugsröhren mit der Entwässerungsanlage verbunden. In den nicht eingepflasterten Theilen wird der Oberbau bis zur Schienenoberkante mit Kies verfüllt und hierdurch theils durch Verminderung der Temperatureinflüsse, hauptsächlich aber durch die Vermehrung des Gewichtes des Oberbaues eine ruhige Lage desselben erzielt. In Gegenwart des Vereins befuhr eine schwere Maschine ein Stück frisch verlegten derartigen Oberbau, sowie eine Weiche und der gewagte Versuch fiel durchaus zu Gunsten der gewählten Anordnung aus. Das Metallgewicht des Oberbaues beträgt für den Meter Gleis bei den freien Gleisen 138 kg, bei den Hofgleisen 190 kg. Die Kosten betragen demgemäss für den Meter Gleis im ersteren Falle etwas über 35 *M.*, im letzteren über 40 *M.* Die ganze Gleisanlage wird etwa 190 000 *M.* kosten.

Die Hebevorrichtungen werden bei den kleineren Krahnen von Hand betrieben, bei den grösseren 17 Krahnen und 8 Fahrstühlen im Innern der Lagerhäuser mittelst Wasserdruck von einer Stelle aus. Das Wasser wird in einem besonderen Gebäude mittelst einer doppelt wirkenden Dampfpumpe auf 45 Atmosphären gedrückt. Als Kraftsammler dient ein aufrecht stehender Cylinder von 34 cm Durchmesser und 5 m Höhe, in welchem sich ein Kolben mit entsprechender Belastung bewegt. Der letztere umfasst mit einem schmiedeeisernen Mantel den Sammelcylinder, so dass er bei seiner tiefsten Stellung auf dem Boden aufsteht. Beim Auf- und Niedergang schliesst und öffnet der Kolben selbstthätig die Dampfventile und setzt die Maschine ausser oder in Thätigkeit. Durch eine sehr sorgfältige und zum Theil neue Anordnung ist es gelungen den Verbrauch von Kraftwasser sehr zu beschränken und die für die Bewegung der todten Last erforderlichen Druckwassermengen wieder zu gewinnen.

Die Druckrohrleitung besteht aus Gusseisen, hat 130 mm Lichtweite und 15,5 mm Wandstärke. Die Verbindung der einzelnen Rohre erfolgt mittelst ovaler Flanschen und zweier Flanschschrauben mit eingelegten Gummiring von dreieckigem Querschnitt. Im Fall einer Feuersgefahr können an diese Druckrohrleitung an vorgesehene Hähne zwei Spritzen angelegt werden, welche dann mit 6 Atmosphären Druck Wassermengen gleich denen der hier gebräuchlichen Dampfspritzen liefern. Die Leistungsfähigkeit der gesammten Wsserkraftanlagen, welche mit allen Nebenanlagen etwa 360 000 *M.* kostet, ist auf den Verbrauch von 75 cbm Druckwasser bei siebenstündiger täglicher Arbeitszeit bemessen worden. Bei der durchschnittlichen halben Leistung, welche etwa der Arbeit von 100 Menschen entsprechen würde, beträgt der Kohlenverbrauch etwa 2 200 *M.* In Bezug auf die sorgfältige Vermeidung der unnöthigen Verschwendung von Kraftwasser und die dadurch erzielte Billigkeit der Arbeitsleistung möchte die hydraulische Anlage des neuen Berliner Packhofes, die mit zu den grössten einheitlichen Anlagen für den Betrieb von Hebemaschinen zählt, wohl von keiner anderen übertroffen werden.

Der grösste Theil der Mitglieder des Vereins fand sich nach der Besichtigung in dem elektrisch erleuchteten „Kaiser Wilhelms Zelt“ ein.

R. B.

Aus den Verhandlungen des internationalen Eisenbahnkongresses in Brüssel.

(Schluss aus No. 76.)

Die VI. Frage des Kongressprogrammes galt der Anwendung der Elektrizität im Dienste der Eisenbahnen, und fand einen ebenso wohlwollenden als sachverständigen Referenten in der Person des Ingenieurs L. Weissenbruch aus dem Belgischen Eisenbahnministerium.

Er bemerkt in der Vorrede zu seinem Berichte, dass er es für angezeigt hielt, nicht blos ein möglichst vollständiges Exposé aller Arten der Anwendung der Elektrizität zu geben, welche schon dermalen empfohlen werden können, sondern auch jene Formen der Anwendung der elektrischen Kraft zu erörtern, welche erst weiteren Studien unterzogen werden müssen, um bezüglich der letzteren klar und bestimmt die Probleme aufzustellen, deren Lösung dem Genie des Erfinders anheimzugeben ist.

Der Bericht gibt zunächst einen kurzen historischen Rückblick, aus dessen interessantem Inhalte nur erwähnt werden mag, dass schon im Jahre 1840, also zwölf Jahre nach Eröffnung der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester und fünf Jahre nach Eröffnung der ersten Belgischen Eisenbahnlinie, die Elektrizität auf der an einem Kabel mit stabiler Maschine betriebenen Eisenbahn von London nach Blackwell zum Zwecke des Signalisirens der Züge praktisch zur Anwendung kam; die Erfindung selbst datirt aber aus einer früheren Epoche, denn der angewendete Apparat (Wheatstone und Cook) erhielt ein Patent im Jahre 1837, ja man findet schon in einem vom 12. Juli 1835 datirten Briefe des Professor Weber in Göttingen den Vorschlag zur Konstruktion eines Telegraphen mittelst Anwendung der Eisenbahnschienen als Leiter der Elektrizität. Die Idee Weber's gelangte zwar nicht zur Ausführung, aber es ist eine Thatsache, welche Banderali konstatirt, dass diese Idee den Erfinder des in Amerika am häufigsten angewendeten automatischen Blocksystemes der „Union Elektric signal Compagny“ zu seiner Erfindung angeregt hat.

Nach der historischen Einleitung, in welcher der Referent unter anderem auch noch zur Sprache bringt, dass bereits der elektrische Kongress in Paris im Jahre 1883 die Nützlichkeit der Elektrizität für den Eisenbahndienst als über jeden Zweifel erhaben anerkannt hat, erörterte derselbe in äusserst klarer und übersichtlicher Weise die verschiedenen Arten der Anwendung der Elektrizität beim Bahnbetriebe und stellt am Schlusse seines höchst instruktiven Rapportes, welchem auch eine Uebersicht der einschlägigen Litteratur beiliegt, etwa 80 Fragen auf, welche sich beim Studium der Anwendung der Elektrizität beim Eisenbahnbetriebe aufdrängen, und lenkt in seiner Schlussbemerkung die Aufmerksamkeit des Kongresses auf folgende zwei Fragen, welche bereits dem Pariser Elektrischen Kongresse vom Jahre 1881 vorlagen, von demselben jedoch zurückgewiesen worden waren, und zwar:

1. Sind die elektrischen Apparate nicht zuverlässig genug, um ihnen die Sicherheit der Eisenbahnen anzuvertrauen?

2. Ist es nicht unrecht, dass man sagt, die Anwendung dieser Apparate, welche an und für sich unzureichend sind, würde die Wachsamen minder aufmerksam machen und ihre Verantwortlichkeit einlullen?

Eventuell empfahl er dem Kongresse, sich auch noch mit folgenden zwei Fragen zu beschäftigen:

Sind im allgemeinen die magnetischen Generatoren den Batterien vorzuziehen?

Soll man, um sofort jede Unterbrechung der Linien zu erfahren, dieselben von einem ununterbrochenen Strome durchlaufen zu lassen, selbst dann, wenn man elektrische Induktoren verwendet?

Das Studium der übrigen Fragen — sagt der Referent — wird alle Kongressmitglieder überzeugen, dass es höchst nützlich wäre, die elektrischen Läutewerke zu vervollkommnen, welche unmittelbar durch Induktoren getrieben werden, ferner die elektrischen Interkommunikations-Apparate mit Induktoren, die Pedalapparate und die elektrischen Kontaktapparate, die Signalscheiben, welche unmittelbar durch Elektrizität bewegt werden, die elektrischen Bremsen, die elektrischen Beleuchtungsapparate für Züge etc.

Was aber besonders die Interkommunikations-Apparate, die Kontrollapparate, die Bremsen und die Wagenbeleuchtung betrifft, so meinte der Referent, dass die diesfalls nöthigen Versuche nur von einer grossen Gesellschaft unternommen werden können und Arbeit und Kosten erfordern, welche vielleicht für eine einzelne Gesellschaft ein zu grosses Opfer erheischen.

Der Kongress möge — so schliesst der Referent sein interessantes Exposé — untersuchen, auf welche Art man zu einem Einvernehmen in dieser Sache gelangen kann.

Was die Debatten über die Frage der Elektrizität betrifft, so war man darüber einig, dass diese Frage sich nicht so leicht und schnell entscheiden lasse; aber viele Kongressmitglieder wollten doch, dass der Kongress eine Stimme abgebe zu Gunsten technischer Studien gewisser Fragen durch die grossen Eisen-

bahngesellschaften. Von einer Seite machte man den Vorschlag, einer Gesellschaft einen Kredit hierfür zu geben und Ingenieure anzuweisen, die Versuche mitzumachen. Diese Proposition fand keine Zustimmung. Es gibt Gesellschaften, welche die Studien über die Anwendung der Elektrizität zur Kraftübertragung machen wollen, aber nicht unter solchen Umständen.

Referent Weissenbruch schlägt vor, den Vorzug der Magnete vor den Batterien als elektrische Kraft bei Anwendung im Eisenbahnbetriebe auszusprechen. Dieser Vorschlag, welcher viele Erfindungen von Blocks u. dgl. werthlos gemacht hätte, wurde gleichfalls abgelehnt.

Schliesslich einigte man sich in der Sektion über einen platonischen Ausspruch zu Gunsten des Studiums der elektrischen Apparate.

Das Plenum des Kongresses fand gleichfalls, dass es leichter sei, 80 noch so schön formulirte Fragen zu stellen, als auch nur eine davon zu beantworten; es liess sich daher auf die Berathung des Fragenspieles des Referenten nicht ein und begnügte sich mit der Annahme folgender, von den Sektionen II und III gemeinsam proponirten Resolution:

„Der Kongress konstatirt, dass bei der Anwendung der Elektrizität im Eisenbahnbetriebe bedeutende Fortschritte gemacht worden seien; es ist wahrscheinlich, dass neue Fortschritte folgen werden, welche wesentlich die Sicherheit erhöhen werden und dies ist höchst wünschenswerth. — Was die Frage betrifft, ob die elektrischen Apparate den mechanischen vorzuziehen seien oder umgekehrt, so ist dies eine Frage der Distanz, des Klimas, der Natur des Apparates etc., und lässt sich diese Frage nur lösen auf Grund einer vergleichenden Studie im einzelnen Falle."

Die VII. Programmfrage (Referenten Ch. Ramaeckers und G. Blanquaert, Chefingenieure der Belgischen Staatsbahn) betrifft die Sicherheit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit bei der Betriebsführung.

Das Referat ordnet die Materie wie folgt:

a) Einrichtung und Benutzung der Eisenbahnen vom Standpunkte der Sicherheit, der Schnelligkeit und des Komforts der Personenzüge;
b) die einfachsten und billigsten Einrichtungen und Apparate zu dem Behufe, um im Falle des Aufhaltens oder eines Unfalles des Zuges die Korrespondenz zwischen den Streckenwächtern, sowie den Bediensteten der Züge und Bahnhöfe sicherzustellen;
c) die zur Anwendung geeignetsten Apparate für das Blocksystem auf den verschiedenen Linien nach Massgabe ihrer Natur und Bedeutung;
d) Dispositionen und Apparate, welche am besten geeignet sind zur Sicherstellung des Verkehres in den Bahnhöfen, auf Abzweigungen und Wegübergängen;
e) Mittel zur genügenden Sicherheit des Zugverkehres über Drehbrücken;
f) Einfluss des Blocksystems auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen;
g) Einfluss der Apparate der Interlocking-Systems auf die Benutzung der Bahnhöfe.

Gelegentlich der Berathung der VII. Frage gestaltete sich namentlich eine lebhafte Debatte über die zweckentsprechende Konstruktion der Wagen (Punkt a), über die Korrespondenz-Apparate beim Aufhalten oder einem Unfalle des Zuges (Punkt b) und über das Blocksystem (Punkte c und f).

Bezüglich der Einrichtung der Wagen war es namentlich die Kuppelung, welcher eine lange Diskussion gewidmet wurde.

Die Sektion sprach die Ansicht aus, dass die Anwendung der kontinuirlichen Kuppelung bei den Personenzügen sich immer mehr und mehr Geltung verschaffe.

Die Inkonvenienz, dass der Maschinenführer bei der Abfahrt den ganzen Zug, der durch die kontinuirlichen Riegel eigentlich blos einen Wagen bildet, auf einmal fortzubringen hat, wird durch die Vortheile aufgewogen, dass die Bewegung der Waggons eine viel sanftere ist und gewisse Zufälle, zumal Bruch der Waggonverbindungen etc. etc., vermieden werden.

Dagegen befand sich die Sektion nicht in der Lage, sich für bestimmte Wagentypen auszusprechen.

Was den Einfluss der Blocksignale auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen betrifft, so fand hierüber eine lebhafte Diskussion statt, an welcher sich hauptsächlich die Russischen, Französischen und Belgischen Delegirten betheiligten. Die Sektion sprach sich einstimmig dahin aus, dass das Blocksystem, selbst nach dem alten System, welches die Mitwirkung des Telegraphen erfordert, die Leistungsfähigkeit der Bahnen erhöhe, beziehungsweise die Vermehrung der Züge in 2 Gleisen gestatte.

Was aber Eisenbahnen mit einem Gleise betrifft, so gingen die Anschauungen weit auseinander.

Die Belgier und Russen hauptsächlich sind der Ansicht, dass die Vortheile des Blocksystems bei eingleisigen Bahnen noch grösser als bei zweigleisigen seien. Die Französischen und ein Russischer Delegirter bestreiten dies unbedingt. Diese Vortheile, sagen sie, lassen sich realisiren, wenn man die Zahl der Nebengleise wesentlich vermehrt. Diese kostspielige Einrichtung können aber die wenigsten eingleisigen Bahnen einführen.

Die Sektion kann zu keiner Einigung über diesen Punkt gelangen. Die Belgischen Ingenieure schlagen vor zu erklären, die Frage bleibe offen. Die Französischen Delegirten wollen die Frage dagegen als in negativem Sinne entschieden ansehen. Schliesslich lässt man die Frage einfach fallen. Das Plenum des Kongresses acceptirt die Anschauungen der Sektion.

Was die Korrespondenz-Apparate beim Aufhalten des Zuges oder einem Unfalle desselben betrifft, so konstatirt die Sektion die Nützlichkeit der Vorkehrungen und Apparate, welche dazu bestimmt sind, im Falle des Anhaltens oder des Unfalles eines Zuges die Korrespondenz zwischen dem Streckenpersonale, dem Zugs- und Bahnhofspersonale zu ermöglichen und spricht den Wunsch aus, dass dieselben wohlfeiler gemacht werden.

Endlich anerkannte die Sektion, dass die erzielten Fortschritte vom Standpunkte der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs sehr gross sind, dass es anzunehmen ist, dass dieselben noch werden vergrössert werden, dass es aber nie möglich sein wird, die Unfälle ganz zu vermeiden.

Sämmtliche Sektionsanträge zu Frage VII fanden die Zustimmung des Kongresses.

Die Frage VIII (Referenten Ch. Ramaeckers und G. Blanquaert von der Belgischen Staatsbahn) betrifft die Anlage der Bahnhöfe und zwar kleiner Bahnhöfe für Personen- und Güterdienst, grosser Bahnhöfe für Personendienst, grosser Bahnhöfe für Formation der Züge, für Auf- und Abladen der Güter, dann der Bahnhöfe zur Verbindung von nach verschiedenen Richtungen gehenden Linien.

Die Referenten stellen folgendes Berathungsprogramm auf:

1. Anlage von Bahnhöfen mit schwachem Verkehr und insbesondere von Bahnhöfen, welche in der Nähe von Niveauübergängen gelegen sind.
2. Die vortheilhaftesten Anordnungen im Güterdienste vom Standpunkte der Erleichterung der Verschiebung der Waggons, um für dieselben die Benutzung besonderer Vorrichtungen zu ermöglichen und Beschädigungen der Wagen, sowie übermässigen Aufenthalt der Züge zu vermeiden, welche Bahnhöfe mit schwachem Verkehre bedienen.
3. Vorkehrungen, welche in den genannten Bahnhöfen zu treffen sind, um in aller Sicherheit das Ausweichen von Zügen zu erleichtern, welche Linien mit starkem Verkehre übersetzen müssen.
4. Die zu empfehlenden Mittel auf grossen Personenbahnhöfen, um dem Publikum die meiste Bequemlichkeit bis zum Einsteigen in den Wagen zu verschaffen und um auf den zu passirenden Bahnhöfen den Gefahren des Ueberschreitens der Gleise vorzubeugen.
5. Anordnung der äusseren Zubauten, namentlich der Wagenremisen und der Maschinenhäuser, um die grösste Sicherheit in den dienstlichen Verrichtungen herbeizuführen und die Fahrt der Züge möglichst wenig zu gefährden.
6. Die am meisten befriedigenden Vorkehrungen, um rasch und ökonomisch die Rangirung der Wagen auf den Rangirbahnhöfen zu bewerkstelligen.
7. Bedingungen, unter welchen die Umladegleise der grossen Bahnhöfe hergestellt werden sollen.
8. Die zweckmässigsten Herstellungsbedingungen der Güterschuppen vom Standpunkte der guten Benutzung der Schuppen und des rollenden Materials.
9. Die befriedigendsten Mittel, um die leichte Bewegung der Wagen zwischen dem Punkte, wo sie eingestellt sind, oder von den gewöhnlichen Maschinen geholt werden und demjenigen, den sie auf den Umladegleisen einnehmen, zu sichern.
10. Günstigste Wahl der Manipulationsvorrichtungen nach der Natur der Güter, der Möglichkeit, die Einrichtungen nach der Art der zu ladenden Güter und nach der Bedeutung der Gesammtmengen jeder Kategorie zu spezialisiren.
11. Angabe der Fälle, wo es vortheilhaft und nützlich sein kann, auf Bahnhöfen, welche verschiedene Linien verbinden, einen der beiden Schienenstränge gemeinsam zu machen.

Die III. Sektion fasst folgenden Beschluss:

„Die III. Sektion hat der Besprechung der Sicherheitsfrage — wohl die wichtigste — sehr viel Zeit zugewendet.

Die Bahnhofseinrichtungen umfassen sehr grosse, besonders komplizirte Materien, deren Prüfung nothwendigerweise eine sehr lange Zeit in Anspruch nimmt und beinahe ein eigenes Diskussionsmaterial erheischt.

Ohne Beihilfe von Zeichnungen wird der Vergleich der verschiedenen Systeme sehr beschwerlich und hat überdies keinen praktischen Werth.

Es wurde übrigens, die VIII. Frage betreffend, anerkannt, dass es nahezu unmöglich wäre, in einem sehr kurzen Termin

Beschlüsse zu fassen, die den Verwaltungen, deren Bedürfnisse bis ins unendliche verschieden sind, annehmbar wären.

Der Hauptzweck des Kongresses, diese Frage betreffend, war die Hervorrufung eines Austausches der Ansichten und instruktiven Informationen, insbesondere über jene Punkte, die des näheren in dem Haupt- und Spezialbericht bezeichnet sind.

In diesem Sinne ist bereits vom Herrn Ingenieur H. Footner ein sehr interessantes Manuskript mit Plänen belegt, bezüglich der Einrichtung des Rangirbahnhofes von Edge Hill der North-Western Railway vorgelegt worden.

Um nun den oben angegebenen Zweck zu erreichen und die Information soweit möglich zu vervollständigen, unterbreitet die III. Sektion der Plenarversammlung folgenden Vorschlag:

Die Sektion äussert den Wunsch, dass jede Eisenbahnverwaltung in einem Berichte, mit Plänen belegt — der den Arbeiten des Kongresses nachträglich beigeschlossen würde — die Haupteigenthümlichkeiten der Einrichtungen, deren sie sich bei Errichtung ihrer Bahnhöfe bedienen, bekannt geben wolle."

Dieser Antrag wurde vom Kongresse zum Beschlusse erhoben.

Die IX. Frage (Referent A. Matrot, Betriebschef der Französischen Ostbahn) betrifft Gemeinschaftsbahnhöfe, Gemeinschaftsstrecken und nicht gemeinschaftliche Bahnhöfe in demselben Orte.

Der Referent gelangt am Schlusse seines kurzen Berichtes zu folgenden Fragepunkten:

A. Wie muss der Dienst auf Gemeinschaftsbahnhöfen und Gemeinschaftsstrecken organisirt sein? Soll die Gemeinschaft der Bahnhöfe sich auf alle Dienstzweige erstrecken oder nur den Verkehrsdienst umfassen?

B. Wie sollen die Kosten der ersten Herstellung und des Betriebes vertheilt werden?

C. Wie soll der Uebergangsdienst zwischen mehreren getrennten Bahnhöfen in demselben Orte geordnet sein, welche durch Schienen verbunden sind oder nicht? Sollen die Kosten vertheilt werden nach den Regeln der Gleichheit und Reciprocität?

Die III. Sektion beschliesst folgende Resolution:

„Es ist sowohl im Interesse des Publikums, als auch in dem der Eisenbahnverwaltungen wünschenswerth, dass wenigstens für die Abwickelung des Personenverkehres in allen jenen Orten, wo mehrere Bahnen einmünden, ein Centralbahnhof errichtet werde.

Ebenso ist es wünschenswerth, dass die verschiedenen Bahnlinien, welche eine Ortschaft berühren, durch ein Gleise verbunden werden.

Gemeinschaftsbahnhöfe sollen vom Standpunkte der Sicherheit und anstandslosen Abwickelung des Verkehres immer von einer Bahnverwaltung verwaltet werden.

Die Frage der Dienstorganisation auf den Gemeinschaftsbahnhöfen, ebenso die Theilung der Ausgaben, der Miethe, des Verkehrsdienstes kann nicht in einer allgemeinen Weise beantwortet werden.

Das ist eine Frage, welche von der respektiven Lage der einzelnen Bahnverwaltungen abhängt, ebenso von der Wichtigkeit und der Natur des Verkehres, den Bedingungen und der Dauer des Dienstes jeder Linie, von den Auslagen, welche für die aufgenommene Bahn erspart oder von derselben für den Gemeinschaftsbahnhof gemacht werden.

Die III. Sektion ist auch der Ansicht, dass, wenn es sich um den Anschluss einer Lokalbahn handelt, welche gleichsam als Saugader für die Hauptbahn wirkt, man derselben gewisse Erleichterungen gewähren soll, um eben ihrer Rolle als Alimentation der Hauptbahn Rechnung zu tragen.

Die einzige Regel, welche festzuhalten ist, sei das Gebot der Billigkeit für alle betheiligten Verwaltungen.

In allen Fällen hält es die Sektion für geboten, wenn genügende Erfahrung vorhanden, für die provisorische Abrechnung der Kosten des Gemeinschaftsdienstes eine einfache Formel zu bilden, die in verschiedenen periodischen Zeiträumen zu revidiren sei, um die Abrechnungsoperation soviel als möglich zu erleichtern."

Der Kongress schliesst sich dem Antrage der Sektion an und spricht bei diesem Anlasse die Ansicht aus, dass die Verbindung der Linien thunlichst in den Bahnhöfen selbst erfolgen solle, lässt jedoch über Antrag Präsident Thielen's eine Ausnahme zu Gunsten der Sekundärbahnen zu.

Soviel über die Kongressarbeiten. Es standen allerdings nur zwölf Fragen auf dem Programm, diese waren aber gar inhaltsschwer; sie umfassten — jede für sich — ganze, grosse Gebiete des Eisenbahnwesens, deren gründliche Erörterung nicht Tage, sondern Monate und Jahre bedurft hätte. Ist es da zu verwundern, dass der Kongress, um sein Pensum überhaupt zu erledigen, der Mehrzahl der Fragen einfach aus dem Wege ging und sich mit Aufstellung unbestimmt gehaltener Resolutionen begnügte?

Es sei hier nur an den Beschluss in betreff der Bremsen und Interkommunikationssignale, sowie an die Resolution in betreff der Anwendung der Elektricität erinnert, eine Resolution, deren nichtssagender Inhalt die „Independance Belge" zu den harten Worten verleitet: „Wie stolz werden die Laien im Eisenbahnwesen über den Ausspruch des Eisenbahnkongresses in der Frage der Anwendung der Elektricität sein. Sie hätten ja doch gewiss ebendasselbe zu sagen verstanden."

Darum hüte man sich im Falle eines künftigen Kongresses vor einer Massenaufstellung von Fragen; man stelle vielmehr durch eine internationale Kommission ein kleines, sorgfältig gewähltes Arbeitsprogramm auf; mit der Reduktion der Quantität der Fragen wird sicherlich die Qualität der Berathungen und Beschlüsse werthvoller werden.

Die Referate, welche den Theilnehmern am Brüsseler Kongresse entweder kurz vor Beginn des Kongresses oder gar erst während desselben zukamen, müssten bei einem künftigen Kongresse schon längere Zeit vorher versendet werden, um den zur Theilnahme am Kongresse bestimmten Funktionären die Möglichkeit eines genauen Studiums der Referate zu bieten.

Es ist wohl selbstverständlich, dass bei einem künftigen Kongresse auch die Ausübung des Stimmrechtes geregelt werden müsste, um die Möglichkeit auszuschliessen, dass jede Regierung und jede Bahnverwaltung beliebig viele Stimmen ausübt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zu diesem Reglement ist der III. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5016 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem III. Nachtrage zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 5214 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Sprengstoffen nach Oesterreich (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Oesterreichische Thronrede.

Die erste Session des neugewählten resp. durch neu ernannte Herrenhausmitglieder verstärkten Reichsraths wurde von Sr. Majestät dem Kaiser mit einer Thronrede eröffnet, in welcher die zwei folgenden Stellen das Eisenbahnwesen unmittelbar betreffen: „Die Regierung, der ein weit verzweigtes, wichtige Verkehrseinrichtungen beherrschendes Staatsbahnnetz zu Gebote steht, wird diesem mächtigen Förderungsmittel des Nationalwohlstandes ihre angelegentliche Fürsorge widmen. Behufs Erleichterung des Zustandekommens von lokalen Schienenwegen werden Ihnen rechtzeitig die geeigneten Vorlagen überreicht werden." — Dem ersten Passus wollen einige Blätter die Deutung geben, als ob eine Expansion des Staatsbahnbetriebes beabsichtigt würde; es scheint aber, insbesondere mit Rücksicht auf die wiederholten offiziösen Aeusserungen, dass vorläufig ein Stillstand in der Erweiterung des Staatsbahnnetzes auf Kosten der Privatbahnen einzutreten habe, dass im allgemeinen die Förderung des Eisenbahnwesens überhaupt vom Throne herab verkündet wurde. Selbstverständlich konnten hierüber die nähern Details ebensowenig wie über den Modus der Erleichterung des Zustandekommens von Lokalbahnen verkündet werden. Eine die Eisenbahnen betreffende indirekte Enunziation enthält die Thronrede noch in dem folgenden Passus:

„Meine Regierung wird Ihnen eine Vorlage, betreffend Aenderungen des Zolltarifes, übergeben, welche eine Verbesserung der Lage der Industrie und der Landwirthschaft auf dem heimischen Markte herbeizuführen bestimmt ist. Auch wird Meine Regierung beim Abschlusse von Handelsverträgen bemüht sein, für die auf den Export angewiesenen Produktionszweige die ausländischen Absatzgebiete zu erhalten und thunlichst zu erweitern. Im Einklange mit den handelspolitischen Massnahmen wird die Staatsverwaltung im Bereiche des Verkehrswesens der dringend gebotenen Aufgabe, zur Hebung der produktiven Thätigkeit und zum Schutze der heimischen Arbeit mitzuwirken, die vollste Aufmerksamkeit zuwenden." — In der That sind auch Massnahmen zur Hebung des Innenverkehres und zur Förderung des Exportes dringend erforderlich, um für unsere Eisenbahnen die volle Entwickelungsfähigkeit und Rentabilität herbeizuführen.

Die Eisenbahnaufgabe der Oesterreichischen Monarchie.

Wenn wir eine zeitgemässe Eisenbahnkarte Oesterreich-Ungarns betrachten, so sehen wir, dass es eigentlich der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der

Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft überlassen bleibt, die Aufgabe unserer Monarchie, das ist die Vermittelung des Verkehrs zwischen dem Westen und Osten Europas, durchzuführen.

Diese Aufgabe entspringt aus der geographischen Lage Oesterreich-Ungarns. Derselben ebenfalls gerecht zu werden, ist gewiss ein würdiges und in hohem Masse anerkennenswerthes Bestreben der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen. Zu diesem Zwecke sehen wir neben der Durchstechung des Arlberges den Ankauf der Franz-Josefbahn für den Staat. Zwei Linien der Staatsbahnen führen von Deutschland, der Schweiz, Frankreich, Belgien und England nach Wien, und von hier aus hat der Weitertransport nach dem Osten zu geschehen. Soll Wien sich zu einem würdigen Centrum für den besprochenen Verkehr entwickeln und die Aufgabe der in Wien einmündenden Staatsbahnen erfüllt werden können, so bedürfen letztere hierzu einer kräftigen Unterstützung seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Von beiden Seiten nun wird das freundlichste Entgegenkommen an den Tag gelegt und die von mehreren Blättern kolportirten Gerüchte über diesfällige Kollisionen entbehren jeden Grundes.

Zur Güteravisirung durch die Post.

Die Klagen der Geschäftswelt gegen die seit 1. Juli d. J. eingeführte Avisirung der mit den Eisenbahnen und Dampfschiffen ankommenden Güter durch die Post, welche in der von mehr als 3 000 Wiener Firmen vor kurzer Zeit an den Oesterreichischen Handelsminister gerichteten Petition Ausdruck gefunden haben, stehen nicht vereinzelt da. Die Geschäftswelt hat in allen grösseren Provinzstädten gegen die genannte Einrichtung Klage erhoben. Es hat insbesondere die Brünner Handelskammer kürzlich sich an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Mährisch-Schlesische Nordbahn und die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit einer Zuschrift gewendet, in welcher die Kammer in motivirter Weise die Wiedereinführung der früheren Art der Avisizustellung verlangt und gleichzeitig bemerkt, dass sie, falls ihr diesbezügliches Ansuchen erfolglos bleiben sollte, die Intervention des Handelsministeriums anzurufen sich bemüssigt sehen würde.

Agitationen und Petitionen bezüglich der Tauernbahn.

Die seitens der Salzburger Handelskammer in Sachen der Tauernbahn gegebene Anregung hat bereits Früchte getragen. Die Handels- und Gewerbekammer in Leoben hat beschlossen, eine Petition an die Regierung zu richten, worin der Ausbau der Tauernbahn befürwortet wird, seitens anderer Korporationen stehen gleiche Petitionen in Aussicht. Auffallend ist, dass das Projekt in Steiermark, namentlich in Obersteier, freudig begrüsst wurde, während es in einem Theile Kärnthens, obwohl dieses Land an der Ausführung des Projektes direkt interessirt ist, einer heftigen Opposition begegnete. Die Obersteirische Eisenindustrie erwartet von der Vollendung der Tauernbahn einen günstigen Einfluss auf die Tarifbildung der Südbahn und der Staatsbahnen. Es ist der Trace über den Radstädter Tauern, welche sich der Salzburgisch-Steirischen Grenze parallel hinziehen würde und namentlich für das Steierische Ennsthal von Bedeutung wäre, der von Steierischer Seite gegenüber der von Sachsenburg auslaufenden der Vorzug gegeben worden.

Zum Sanitätsdienste bei den Eisenbahnen.

Von einem Fachblatte wird die Forderung gestellt, dass, so wie in früherer Zeit, jeder Zug von einem Arzte begleitet sein solle. Es dürfte sich kaum jemand erinnern, dass eine solche Begleitung früher stattfand, wie auch eine derartige Anordnung als undurchführbar erscheint. Soll nämlich ein Arzt während der Fahrt stets zur Hand sein, so müsste ein solcher in jedem geschlossenen Koupee und in jedem Durchgangswagen postirt werden; es wäre sonst zu befürchten, dass ängstliche um ihre Gesundheit allzu besorgte Reisende nur zu oft das Nothsignal anwenden würden, um den mitfahrenden Arzt herbeizurufen. Ebenso unmöglich ist es, dass der Bahnarzt bei jeder Ankunft des Zuges in der Station gegenwärtig sei; die Honorirung von so vielen Bahnärzten, als hierfür nothwendig wäre, würde das Erträgniss der Eisenbahnen aufs äusserste herabdrücken. Solche Vorkehrungen sind aber auch überflüssig, wenn sowohl das Fahrpersonal als auch die Stationsbeamten tüchtig eingeschult und auch in fortwährender Uebung erhalten werden, dass sie die erste Hülfeleistung bis zur Herbeirufung des Arztes nach den bestehenden Instruktionen leisten. Müssen doch sogar oft in der grossen Stadt die hierfür auch abgerichteten Sicherheitswachmänner plötzlich erkrankten Passanten die erste Hilfe leisten, bis ein Arzt herbeigeholt werden kann. Dagegen ist der Forderung vollkommen beizustimmen, dass jeder Zug von einem stabilen oder portativen Rettungskasten begleitet und ein solcher auch in kleineren Stationen vorhanden sei, ferner, dass die Einrichtungen dieser Apparate fortwährend in brauchbarem Zustande erhalten und die Bediensteten auch eingeübt werden, dieselben gehörig zu handhaben. Der Unterricht hierin soll allerdings nicht blos pro forma, sondern nach denjenigen Grundsätzen abgehalten werden, welche die freiwillige Rettungsgesellschaft in der Unterweisung ihrer Organe beobachtet. Durch Belobigungen und allfällige Prämien würde bei dem Personal auch das Interesse für diesen Dienst wach erhalten werden. Glücklicherweise ist auch die Sicherheit unserer Bahnen so gross, dass Unfälle nur vereinzelt vorkommen und weiter reichende Vorkehrungen als die gegenwärtigen entbehrlich erscheinen.

Transporteinnahmen der Ungarischen Staatsbahnen.

Wie der „Nemzet“ meldet, haben die Einnahmen der Ungarischen Staatsbahnen bis Ende August 19 600 000 fl. betragen. Im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres wurden heuer 211 fl. pro Kilometer mehr erzielt, trotz des Daniederliegens des Getreidegeschäfts, trotz Schwierigkeiten, welche dem Viehexport noch entgegenstehen, und trotzdem, dass die Tarifsätze herabgesetzt wurden. Bei einem Vergleiche mit den Einnahmen der letzten vier Monate des Vorjahres kann sicher angenommen werden, dass die Gesammteinnahmen die im Staatsvoranschlage präliminirten 33 Millionen im Vergleiche zu den 29 Millionen des Vorjahres erreichen werden.

Die Ostrumelische Revolution und die Orientbahnen.

Die Nachrichten von der Balkan-Halbinsel regen die Frage an, inwieweit der Abfall Ostrumeliens von der Türkei eine Rückwirkung auf den Ausbau der Orientbahnen üben könnte. Die Türkei hat sich in dem Vertrage der Conférence à quatre verpflichtet, zwei Linien zum Anschlusse an das Europäische Eisenbahnnetz auszubauen. Die eine soll von Bellova nach Vakarel geführt werden und den Anschluss der Bulgarischen Linie an das Ostrumelische Netz bilden, die andere soll von Pristina gegen Vranja geführt werden und den Anschluss an die Linie Belgrad-Salonichi bilden. Die Linie Bellova-Vakarel würde durch eine Vereinigung Bulgariens mit Ostrumelien der Türkischen Kompetenz vollständig entzogen werden und das neue Bulgarische Reich hätte die Verpflichtung, diese Linie auszubauen. Die Türkei jedoch hat sowohl den Bau der Linie in der Richtung nach Philippopel wie jener in der Richtung nach Salonichi an das Konsortium, dessen Führung die Banque Ottomane besitzt, begeben, und es entsteht nun die Frage, ob nicht durch den Wegfall der Ostrumelischen Linie der ganze Vertrag mit dem Konsortium hinfällig wird, und ob nicht durch die Verwickelungen im Oriente die Pforte überhaupt ausser Stand gesetzt wird, ihren vertragsmässigen Verpflichtungen nachzukommen. Es ist geradezu ein Verhängniss, bemerkt die „N. Fr. Pr.“, welches jedesmal, wenn der Anschluss an Konstantinopel endlich gesichert zu sein scheint, den Ausbau der Bahn durch eine politische Katastrophe verhindert.

Verhandlungen der Ungarischen Direktorenkonferenz.

Von den in der letzten Konferenz verhandelten Gegenständen haben nur folgende drei ein allgemeineres Interesse: Dem Verlangen des Kommunikationsministeriums auf Herabsetzung der Tarife für Eiweiss und Eidotter wurde entgegengehalten, dass nicht weitere Tarifreduktionen, sondern Massregeln für die beschleunigtere Beförderung von Eiern nöthig wären, damit dieselben zum ständigen Exportartikel werden. Bezüglich der von dem genannten Ministerium ebenfalls verlangten Frachtermässigung für Kohlensulfide wurde konstatirt, dass dieser Artikel schon seit 1882 eine Ermässigung geniesst, welche jedoch von den Parteien nicht in Anspruch genommen wird. Hinsichtlich der von den Finanzbehörden geforderten Eintreibung der Steuerschuldigkeit von den Werkstättenarbeitern wurde vereinbart, dass die Bahndirektionen diesbezüglich einen ablehnenden Standpunkt einnehmen sollen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf die Dauer von 6 Monaten im Sinne der bestehenden Normen ertheilt. 1. Dem Civilingenieur Ludwig v. Bernuth in Wien für eine normalspurige Lokalbahn (Dampftrambahn) von Radkersburg nach Luttenberg; 2. dem Verwaltungsrathe der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für eine Industriebahn von der Station Bubna zu dem projektirten Central-Viehmarkt und Schlachthause der Stadt Prag nächst Holleschowitz; 3. dem Generalpächter der Gräflich Chambord'schen Herrschaft in Lomna, Valentin v. Bavier, für eine mit Benutzung der Strassen auszuführende Lokalbahn von der Station Sambor der Dniester Bahn über Stare miasto, Terszow, Luzekgorni nach Lomna mit einer eventuellen Verlängerung nach Smolnik und nach Lutowiska; endlich 4. der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft für eine Dampftramway von Wiener Neudorf bis Guntramsdorf.

Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes über Zufahrtstrassen.

Die Carl-Ludwigbahn führte Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe gegen eine Entscheidung der Galizischen Statt-

halterei, welche ihr auftrug, die Zufahrtstrasse von der Station Sokal der Jaroslau-Sokaler Lokalbahn bis zum Ringplatze der Stadt Sokal, wo sich der Handel und Verkehr dieser Stadt konzentriren, zu führen. Die Carl-Ludwigbahn machte hiergegen geltend, dass sie nach den Bestimmungen des Galizischen Eisenbahn-Zufahrtstrassengesetzes verpflichtet sei, die Strasse nur bis dahin zu führen, wo das städtische Strassengebiet beginne. Der Verwaltungs-Gerichtshof hat die angefochtene Statthalterei-Entscheidung als gesetzwidrig aufgehoben. In den Erkenntnissgründen wird ausgesprochen, dass nach § 1 des Galizischen Eisenbahn-Zufahrtstrassengesetzes die Zufahrtstrassen die Verbindung von Bahnhöfen oder Eisenbahnstationen mit den nächsten Städten oder Märkten, den Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen herzustellen haben. Ihr Zweck sei, das Netz der öffentlichen Strassen zu ergänzen, aber nicht, dasselbe zu ersetzen. Wenn daher eine Zufahrtstrasse die Verbindung mit einer Stadt herstellen solle, so könne nicht ein beliebiger Punkt im Innern der Stadt bestimmt werden, bis wohin die Eisenbahn-Zufahrtstrasse zu führen sei, sondern es müsse das städtische Strassengebiet als ein Ganzes für die Einmündung der Zufahrtstrasse in Betracht kommen.

Konkurrenz gegen die Nordbahn.

Durch die Herstellung einer Reihe von Lokalbahnen in Mähren und Schlesien wird eine Parallelbahn zur Nordbahn gebildet. Es wurde nämlich an die Lokalbahngesellschaft für Hullein-Kremsier eine definitive Konzession zum Baue und Betriebe der Linie Bistritz-Walachisch-Meseritsch ertheilt. Es hat nun dieselbe Gesellschaft um die definitive Konzession für Walachisch-Meseritsch-Stramberg angesucht. Durch die Bielitzer Strecke wird die Ostrau-Friedlander Bahn bei Friedland oder Friedek gekreuzt und dürfte von diesem Punkte aus auch direkt ein Anschluss an die Galizische Transversalbahn gesucht werden. Zweifelsohne wird man auch von Kremsier aus südlich gehen, theils um sich mit Gaya als Station der Mährischen Transversalbahn (Staatseisenbahnstrecke) zu verbinden, theils um unter Mitbenutzung der ebenfalls vor längerer Zeit konzessionirten Lokalbahn Gaya-Göding vielleicht in der Richtung nach Wien vorwärts zu kommen. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird in ihrer nun neu inaugurirten Tarifpolitik auch dieser Konkurrenzgefahr zu begegnen wissen, um die erwähnten Bahnen auf dasjenige Gebiet zu verweisen, welches ihnen als Lokalbahnen naturgemäss zufallen soll, falls diese es nicht vorziehen sollten, den Betrieb ihrer Linien ganz oder theilweise der Nordbahn zu überlassen, was in ihrem wohlverstandenen Interesse zu empfehlen wäre.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Ungewissheit über den Ausgang der Verwickelungen im Oriente hat doch eine ruhigere Stimmung aufkommen lassen, weil eine friedliche Lösung derselben in Aussicht gestellt wird. Es ist auch infolge der Konferenzgerüchte einem jähen Kourssturze vorgebeugt, ja sogar in einigen Effekten ein langsames Steigen bewirkt worden. Mindereinnahmen drückten jedoch die Nordbahn (2317), Carl-Ludwig (227.50), Elbethal (158), Nordwest (166) und Staatsbahn (285.25). Das Minus der letzteren ist gegen das Vorjahr sehr unbedeutend und die Südbahn hatte sogar ein ziemliches Plus gegen das Vorjahr, doch ist sie auch der weichenden Tendenz (134.50) unterlegen. Zweifelsohne werden sich beide letztgenannten Bahnen rasch wieder erholen. Ungarische Bahnen waren wegen des etwas regsameren Exportes recht beliebt.

Amerikanische Korrespondenz.

Strikes.

In den Werkstätten der Cincinnati, New-Orleans und Pacific Eisenbahngesellschaft in Meridian, Miss., begann am 25. August eine Arbeitseinstellung von 300 Leuten der Werkstatt, welchen sich auch bald darauf ein Theil des Zugpersonals anschloss. Infolge dessen mussten die Güterzüge eingestellt werden und nur die Postzüge konnten fahren. Das Eigenthum der Gesellschaft blieb unverletzt. Der Grund des Strikes ist, dass die Leute schon seit Anfang Juni ihre Löhnung nicht erhalten hatten. Vermuthlich wird sich die Bewegung weiter verbreiten.

Der Strike in den Werkstätten der Wabash, St. Louis und Pacific Bahn hatte im August nur geringe Fortschritte gemacht, obwohl eine bedeutende Anzahl Leute die verschiedenen Werkstätten verlassen hatte. Verhandlungen zwischen Abgeordneten beider Theile haben Anfangs September zur Erledigung der Streitfragen geführt, ausser in Newyork, wo der Strike noch fortdauert.

Tödtung eines Präsidenten durch Unfall.

Capt. Babcock, Präsident einer Dampfschiffsgesellschaft und Vizepräsident und Generalmanager der Newyork, Providence und Boston Eisenbahngesellschaft wurde am 24. August Abends auf Station Stonington von einem beim Rangiren abgestossenen Wagen, den er zu spät bemerkte, niedergeworfen und augenblicklich getödtet. Der Verstorbene stand im 63. Jahre, war, ehe er 1869 die vorbezeichnete Stellung im Bahnfach übernahm, lange Jahre hindurch im Handel zwischen China und Europa thätig und wurde demnächst Führer eines Klippers, mit welchem er viele schnelle und berühmte Reisen nach allen Theilen der Welt machte.

Zugberaubung.

Nach einer Meldung aus Kansas City vom 2. September fand in der Nähe dieser Stadt eine freche Beraubung eines Personenzuges der Chicago und Alton Bahn statt, die nur infolge des plötzlichen Erschreckens der Räuber diesen wenig Beute verschaffte. Ungefähr 9 Uhr Abends, bei der Abfahrt von der Station Blue Springs, versuchten vier maskirte Männer den Rauchwagen zu besteigen, wurden aber durch auf der Plattform stehende Passagiere daran verhindert; sie begaben sich daher zum nächsten Wagen, auf welchen drei von ihnen hinten und einer vorn stiegen. An jedem Ende des Wagens stellte sich einer der Räuber zur Wache auf, und die beiden andern forderten mit vorgehaltenem Revolver die Passagiere zur Herausgabe ihres Geldes auf. Mehrere Reisende behändigten ihnen kleinere Geldbeträge und nur einer gab in der Aufregung den ganzen Inhalt seiner Börse mit ca. 23 Dollar ab. Die Räuber begnügten sich mit dem, was ihnen dargeboten wurde, ohne die Passagiere zu durchsuchen und ohne den Versuch zu machen, ihnen Uhren oder Goldsachen abzunehmen. Als sich die beiden abfordernden Kerle in der Mitte des Wagens befanden, bekamen sie plötzlich einen Schreck, zogen die Zugleine an und alle vier sprangen, als der Zug seine Fahrt verlangsamte, herunter und verschwanden in der Dunkelheit. Der Zug setzte dann seinen Weg nach Kansas City fort, nachdem der Zugführer auf der ersten vorliegenden Station telegraphisch dorthin Meldung gemacht hatte. Die Passagiere der übrigen Wagen hatten von dem Vorfall erst erfahren, nachdem er vorüber war und die furchtsamsten von ihnen beeilten sich in der Befürchtung, dass die Räuber zurückkehren möchten, ihre Werthsachen möglichst zu verbergen.

Man sieht hieraus, dass in Wagen des Amerikanischen Systems die Passagiere ebensowenig sicher sind vor Attentaten, wie in denen des Koupeesystems.

Ein Missionärwagen.

Mitglieder der Handelskammer von Portland, Or., sind auf ein eigenthümliches Mittel verfallen zur Heranziehung von Einwanderern. Es besteht in einem von ihnen als „Missionary car“ bezeichneten, mit den vorzüglichsten Sorten der Früchte, Gräser, Sämereien und Hölzer von Oregon ausgerüsteten Wagen. Derselbe macht als wandernde Ausstellung eine Tour durch ververschiedene östliche Staaten bei freier Beförderung durch die betreffenden Eisenbahngesellschaften.

Sonntagszüge in Massachusetts.

Ungeachtet des Geistes und Buchstabens der Gesetze von Massachusetts, welche von jeher alle Arbeit am „Lords day“, ausgenommen die der Nothwendigkeit oder der Wohlthätigkeit, verbieten, ist doch der Umfang der Arbeiten an Sonntagen ungemein angewachsen. Dieselben können in den wenigsten Fällen als Werke der Nothwendigkeit bezeichnet werden, wenn man nicht die künstlichen Anforderungen des sozialen Zustandes als eine solche Nothwendigkeit ansieht; aber es werden dabei ein grosses Kapital und Tausende von Menschen beschäftigt. Das statistische Büreau hat daher in seinem jüngst erschienenen Berichte eine Untersuchung der auf die Sonntagsarbeit bezüglichen Thatsachen vorgenommen zur Klarstellung dieser Verhältnisse und ihres Erfolges.

Es ergibt sich daraus mit ziemlicher Sicherheit, dass in der den grössten Umfang der Sonntagsarbeit beanspruchenden Industrie, die der Transporte mittelst Dampf oder Pferde, die betreffenden Gesetze am meisten unbeachtet bleiben, jedoch nicht infolge des Wunsches der Geschäftsleiter, ihr Geschäft auszudehnen und ihren Gewinn zu vermehren, sondern des Zwangs des öffentlichen Begehrs.

Die ersten Sonntagszüge in diesem Staate wurden gefahren zum Anschluss an die Vergnügungsfahrten der Newyorker Dampfboote. Dann kam der Milchhandel mit seiner Forderung des Sonntagsdienstes, um den Bedarf der Bevölkerung an frischer Milch am Sonntag Morgen befriedigen zu können. Die Geschäftsleute verlangten eine Sonntags-Postbeförderung nach Newyork und daraus entwickelte sich der Durchgangs-Personenverkehr des Sonntags.

Bemerkenswerther ist aber noch der Ursprung des Sonntags-Zugdienstes zur Verbindung Bostons mit den benachbarten Ortschaften, welcher ursprünglich lediglich zu kirchlichen Zwecken und auf Verlangen der Mitglieder der Kirchenvorstände Bostons behufs Erleichterung des Kirchenbesuches eingeführt ist.

Die Pferdebahnen machten die gleichen Erfahrungen, wie die Eisenbahnen, und so sind nun, angesichts des gesetzlichen Ver-

botes, an Sonntagen 259 Züge im Staate in Thätigkeit und auf Pferdebahnen 786 Wagen mit einer Gesammt-Personalzahl von 2 958 Mann. (Nach dem „Boston Advertiser.")

Durchgangsfrachten.

Mit der Aufrechthaltung der Durchgangsfracht für Getreide Chicago-Newyork auf 20 Cts. pro 100 Pfund (siehe unsere Mittheilung in No. 65) hat es nicht lange gedauert. Anfangs heimlich, dann ganz offen, ist an verschiedenen Stellen dieser Satz auf 17½, 15, 14, ja 12½ Cts. herabgesetzt, so dass, da die Fracht Chicago-Newyork die Grundlage für einen grossen Theil aller andern Frachten im west-östlichen Verkehr bildet, ein ganz allgemeines Heruntergehen der Frachten die Folge sein muss, also alle Bestrebungen, dieselben in normaler und nutzbringender Höhe zu erhalten, vergeblich gewesen sind.

(Nach der „Railr. Gazette".) H.

Serbische Staatseisenbahnen.

Nach uns zugehender telegraphischer Mittheilung ist auf Anordnung der Serbischen Regierung vom 1. d. Mts. ab der öffentliche Verkehr auf den Serbischen Staatseisenbahnen eingestellt worden. Nur Station Belgrad bleibt noch 10 Tage lang in Thätigkeit. (Nach den politischen Zeitungen werden augenblicklich die Serbischen Staatsbahnen ausschliesslich zu Truppentransporten benutzt. Die Redaction).

Projekt einer Eisenbahn im Deutschen Ostafrika.

Während in Westafrika für das mächtige Strombassin des Congo, in welchem die Kommunikation auf dem Fluss durch die die Schifffahrt störenden Stromschnellen erschwert wird, eine Eisenbahn projektirt ist, wird auch im Deutschen Ostafrika, welches ebenfalls nicht arm an schiffbaren Stromläufen, von der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft eine Eisenbahn zur Aufschliessung ihres Hochlandes geplant. Man will nämlich von einem geeigneten Küstenpunkte, etwa Dar-Es-Salam, eine Eisenbahn in das Innere von Usagara legen, welche sich von dort nach Südwesten bis an den Nordrand des Nyassa und nach Nordwesten bis an die Südecke des Nyanza fortsetzen soll. Sekundärbahnen zwischen Nyassa und Tanganika wie zwischen Tanganika und Nyanza würden das Erschliessungssystem zunächst vollenden, wenn die Seen selbst durch Dampfschiffe in Verkehrsstrassen umgewandelt sein würden. Dadurch würde der gesammte Waarenstrom Central-Ostafrikas sozusagen in ein Bett gelenkt werden, dessen Ausgangspunkt naturgemäss zum Handelsmittelpunkt werden würde. Es ist selbstverständlich, dass ein solches Riesenprojekt leichter zu entwerfen als auszuführen ist. Thatsache ist, dass die Dar-Es-Salam-Nyassa-Bahn durch den Schotten Mr. Mackinnon bereits sehr ernstlich geplant worden ist, und dass eine Englische Missionsgesellschaft sich mit dem Gedanken der Fortsetzung derselben vom Nyassa bis an den Tanganika trug, dass gleichzeitig damit das zweite Projekt einer Bahn von Mombas bis an den Kilimandscharo in London erwogen wurde. Diese Pläne sind gescheitert, nicht aus finanziellen sondern aus rein politischen Erwägungen, welche für das Deutsche Kapital naturgemäss wegfallen, da die in Frage kommenden Gebiete zum grösseren Theil unter Deutscher Flagge, jedenfalls aber alle unter Deutschem Einfluss stehen. Neben diesem Eisenbahnprojekt will die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft den Wegebau im einzelnen betreiben, um sowohl die Stationen der Gesellschaft unter einander durch Fahrstrassen zu verbinden, als auch für die schon heute bestehenden kommerziellen Centren durch solche Strassen einen Anschluss an die Hauptlinie zu erstreben.

Strafrecht: Gefährdung von Eisenbahntransporten.

v. O. **Die besonderen Strafvorschriften (§§ 315, 316 R.-Str.-G.-B's.) sind auf „Pferdeeisenbahnen" nicht anwendbar.** Aus den Entscheidungsgründen: „Am 8. Mai 1884 hat in B. zwischen einem Pferdebahnwagen der Stettiner Strasseneisenbahn-Gesellschaft und einem von dem Angeklagten geführten leeren Lastwagen welcher letztere dem Pferdebahnwagen auf dem Gleise entgegengefahren war, ein Zusammenstoss stattgefunden, welcher die Beschädigung des Pferdebahnwagens zur Folge gehabt hat. Nach der geschehenen Feststellung ist der Zusammenstoss durch die Fahrlässigkeit des Angeklagten verursacht und so von dem Angeklagten fahrlässigerweise der Transport auf einer Pferdeeisenbahn in Gefahr gesetzt worden. Der Vorderrichter hat auf diesen Thatbestand die Anwendung des § 316 Str.-G.-B's. für ausgeschlossen erachtet, weil eine Strassenpferdeeisenbahn nicht unter den Begriff der Eisenbahn im Sinne dieses Gesetzes falle, darunter vielmehr nur solche Transporte zu subsumiren seien, welche auf Eisenschienengleisen durch mechanische Kräfte, wie Dampf, Elektricität etc. in Bewegung gesetzt würden. — Die Staatsanwaltschaft hat gegen diese Entscheidung die Revision mit der Rüge der Verletzung der §§ 316 und 315 R.-Str.-G.-B's. eingelegt. Die Beschwerde konnte jedoch keinen Erfolg haben. Die Vorinstanz geht von der Annahme aus, dass das Kriterium der Eisenschienen für den Begriff der Eisenbahnen im Sinne fraglichen Gesetzes allein nicht massgebend sein könne, weil andernfalls jedem Transporte auf Schienengleisen, mag er durch Dampf, Thiere oder Menschen, zu gemeinen oder privaten Zwecken betrieben werden, der aussergewöhnliche Schutz jenes Gesetzes zu statten kommen würde, was offenbar ausserhalb der Absicht des letzteren liege, dass daher für jene Begriffsbestimmung andere Rücksichten entscheidend sein müssten, und diese aus der Entstehungsgeschichte der §§ 315 u. 316 a. a. O. und aus der Stellung, welche diese Gesetzesvorschriften in dem System des Strafgesetzbuches, in dem Abschnitte „Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen" erhalten haben, zu entnehmen seien. In ersterer Beziehung wird darauf hingewiesen, dass die §§ 315 u. 316 aus dem Preussischen Strafgesetzbuche vom 14. April 1851 §§ 294, 295 übernommen sind und für dieses wiederum die Preussische Verordnung vom 30. November 1840 wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahnanlagen die Quelle gewesen sei, zur Zeit der Emanation des letzteren Gesetzes aber es überhaupt nur Eisenbahnen gegeben habe, auf welchen der Transport durch Dampfmaschinen, also durch das Wirken mechanischer Kräfte betrieben wurde. Nach der anderen Richtung wird ausgeführt, dass, weil mechanische Kräfte in weit höherem Grade, als jede andere Kraft, der menschlichen Einwirkung unzugänglich seien, im allgemeinen nur bei derartigen Transporten, wenn sie gefährdet würden, von einer Gemeingefährlichkeit die Rede sein könne. Ausserdem legt der Vorderrichter auf den gemeingewöhnlichen Sprachgebrauch Gewicht, welcher mit dem Worte „Eisenbahn" den bezeichneten Begriff verbinde und hält endlich dafür, dass bei dem jedenfalls obwaltenden Zweifel dem Gesetze eine einschränkende Interpretation gegeben werden müsse. — Dieser Argumentation gegenüber, welche im wesentlichen schon in Entscheidungen früherer höchsten Gerichtshöfe Ausdruck gefunden hat (Urth. d. Oberappell.-Ger. Berlin v. 14. Juni 1873, Oberapell.-Ger. Dresden v. 20. April 1874; Preuss. Ober-Tribunal v. 2. Oktober 1875) macht die Revision geltend, dass der Vorderrichter sich nicht nur mit dem Wortlaute des Gesetzes, welches ganz allgemein von „Eisenbahnen" spreche, sondern auch mit dem gesetzgeberischen Grunde in Widerspruch gesetzt habe, denn der letztere sei in der ungewöhnlichen Gefahr zu finden, welche ein Eisenbahntransport laufe bei der Bereitung eines Hindernisses auf der ihm durch das Schienengleise gegebenen Fahrbahn, von welcher ein Ausweichen nicht möglich sei, und dieser Grund treffe auch auf die Pferdeeisenbahnen zu; auch mache die Schnelligkeit der Bewegung, verbunden mit der Masse und Wucht des aus Eisen konstruirten Gefährtes einen Zusammenstoss weit gefährlicher, als etwa das Aneinanderfahren zweier gewöhnlicher Wagen. — Diesen Ausstellungen kann jedoch ein entscheidendes Gewicht nicht beigelegt werden. Der Beschwerde ist zwar darin beizutreten, dass dem Worte „Eisenbahn", wenn man sich an den Wortsinn allein hält, die engere Bedeutung, welche ihm der Vorderrichter geben will, nicht beikommt. Denn dem Wortsinne nach umfasst der Begriff „Eisenbahn" jede Anlage, welche zum Transporte von Gütern oder Menschen bestimmt ist und deren Transportmittel sich auf metallenem Schienengleise bewegen; dem Wortsinne liegt jede Hindeutung auf die Art der bewegenden Kraft fern. Bei einer derartigen Auslegung fallen deshalb unbedenklich auch Pferdeeisenbahnen unter den Begriff der „Eisenbahn" und das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen braucht denn auch das Wort „Eisenbahn" in dieser allgemeinen, die Pferdeeisenbahnen mitumfassenden Bedeutung, wie solches aus den Motiven des Gesetzes sich ergibt. Nach der andern Seite ist aber Gewicht darauf zu legen, dass nicht nur, worauf schon der Vorderrichter hingedeutet hat, der gemeine Sprachgebrauch, sondern auch die sonst in Gesetzen, und zwar sowohl des Reiches als der Bundesstaaten, vorfindliche Ausdrucksweise mit dem Worte „Eisenbahn" einen engeren Begriff verbindet und darunter solche Eisenbahnen versteht, bei welchen die bewegende Kraft die Dampfkraft ist, also die Lokomotiveisenbahnen. In dieser Hinsicht wird verwiesen auf die Artikel 4 No. 8, 41—47 der Verfassung des Norddeutschen Bundes und der Reichsverfassung, wonach das Eisenbahnwesen, soweit das Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs in Betracht kommt, der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Bundes oder Reiches unterliegt und aus der Mitte des Bundes-

rathes ein Ausschuss für Eisenbahnen, Post und Telegraphen gebildet wird. Dass diese Bestimmungen nur Eisenbahnen mit Dampfbetrieb im Auge haben, kann füglich nicht zweifelhaft erscheinen. Dieselbe Ausdrucksweise findet sich auch vor in den auf Grund der Verfassung von dem Bundesrathe erlassenen Bahnpolizei-Betriebsreglements vom 3. und 10. Juni 1870 und deren Nachträgen, dem Gesetze vom 27. Juni 1873, betr. die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamtes, den Gesetzen über das Postwesen vom 2. November 1867, § 5; vom 28. Oktober 1871, § 4 und vom 20. Dezember 1875, der Reichs-Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869, § 17a, 21d, 59—73, dem Reichsgesetze vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen und ferner in den Preussischen Gesetzen vom 3. November 1838 und 3. Mai 1869 über Eisenbahnunternehmungen, der Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845, § 182 Abs 2, dem Gesetze vom 24. Mai 1853, betreffend die Zerstückelung von Grundstücken § 5 No. 5, dem Grundsteuergesetze vom 21. Mai 1861 § 4 d, dem Berggesetze vom 24. Juni 1865 §§ 4, 135, der Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872 § 2 und anderen Gesetzen.

Um nun die Bedeutung des streitigen Ausdruckes, in welcher derselbe in den hier in Rede stehenden §§ 315 und 316 des R.-Str.-G.-B's. gebraucht ist, zu erkennen, erscheint mit dem Vorderrichter ein Zurückgehen auf die ältere Gesetzgebung, welche diesen Vorschriften als Vorbild gedient hat, geboten. Der Erlass der vom Vorderrichter allegirten Preussischen Verordnung vom 30. November 1840 wegen Bestrafung der Beschädiger von Eisenbahnanlagen fällt in die Zeit der beginnenden Ausbreitung der durch Dampf betriebenen Eisenbahnen. Dass diese Verordnung, ebenso wie das ihr vorangegangene, erwähnte Gesetz vom 3. November 1838, nur Eisenbahnen solcher Art im Auge hat und dass sie unmittelbar nur deren Schutz bezweckt hat, steht bei Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse ausser Frage. Dass durch die Benutzung der Dampfkraft neu geschaffene Verkehrsmittel eröffnete das Feld für einen Kreis gleichfalls eigenartiger, in die bestehende Rechtsordnung schädigend eingreifender Handlungen, für deren Ahndung kein, oder wenigstens kein ihrer Gefährlichkeit Rechnung tragendes Strafgesetz bestand. Diese Lücke auszufüllen, war der Zweck der Verordnung vom 30. November 1840. Die Bestimmungen der letzteren sind darauf fast dem Wortlaute nach in das Preussische Strafgesetzbuch §§ 294, 295, 299, 300 übergegangen. Auch in anderen Deutschen Staaten war die Gesetzgebung in ähnlicher Weise geregelt. So in Bayern durch das Strafgesetz vom 10. November 1861 Art. 357, 359, in Württemberg durch das Gesetz vom 2. November 1845, im Königreich Sachsen durch das Gesetz vom 11. August 1855 etc. etc. Alle diese Gesetze geben aus gleichen Rücksichten, wie bei den Preussischen Gesetzesakten, keinem Zweifel darüber Raum, dass sie die mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen zum Gegenstande haben. In dem Gesetze für das Königreich Sachsen vom 11. August 1855 Art. 9 und 10 und der Verordnung für Mecklenburg vom 31. Dezember 1845 geschieht der Lokomotiven, Dampfwagen etc. ausdrücklich Erwähnung. — Wenn bei diesem Stande der Gesetzgebung das Deutsche Strafgesetzbuch die Bestimmungen des Preussischen Rechts — abgesehen von Abänderung untergeordneter Bedeutung, welche die Entscheidung der hier streitigen Frage nicht berühren, — dem Wortlaute nach übernommen hat, so muss, in Ermangelung jedes sich aus den Materialien ergebenden Anhaltes für eine gegentheilige Auffassung, die Annahme Raum gewinnen, dass den fraglichen Strafbestimmungen keine wesentlich weitere Tragweite gegeben werden sollte, als sie sie in der bisherigen Preussischen und der mit dieser übereinstimmenden Gesetzgebung anderer Bundesstaaten gehabt haben. Darnach aber fallen die Pferdeeisenbahnen nicht unter den Begriff der „Eisenbahn“ im Sinne der §§ 315 und 316 a. a. O. Das Institut der Pferdeeisenbahnen hatte zur Zeit der Berathung und Emanation des Deutschen Strafgesetzbuches schon allgemeinere Verbreitung gefunden. Mit Rücksicht auf diese Thatsache wäre es aber, wenn es in der Absicht des Gesetzes gelegen hätte, die Pferdeeisenbahnen gleichfalls unter den Schutz der fraglichen Strafbestimmungen zu stellen, nicht nur naheliegend, sondern es wäre eine dringende Veranlassung dazu vorhanden gewesen, dieser Absicht in unzweideutiger Weise Ausdruck zu geben, nicht aber, um den Umfang der Anwendbarkeit des Gesetzes zu bestimmen, sich einer Bezeichnung zu bedienen, mit welcher sowohl nach dem gemeingewöhnlichen Sprachgebrauche als nach der Ausdrucksweise der damaligen Gesetzgebung eine engere und jedenfalls die Pferdeeisenbahnen nicht umfassende Bedeutung verbunden war. — Auch innere Gründe stehen der Annahme zur Seite, dass die beschränkte Anwendung der beregten Strafbestimmungen nach der bezeichneten Richtung in der Absicht des Gesetzes liegt. Die Intensität der Wirkung der Dampfkraft und die Schwierigkeit ihrer augenblicklichen Beherrschung, die Schnelligkeit der Bewegung, welche sie hervorzubringen im Stande ist, und die damit in Verbindung stehende Unmöglichkeit, in verhältnissmässig kurzer Zeit die Bewegung zu hemmen, sind es gerade, welche Störungen im Betriebe einer Eisenbahn, bei welcher die Dampfkraft das bewegende Element ist, in ganz besonders hohem Grade für Personen und Sachen gefahrbringend erscheinen lassen und diese Rücksicht hat den Anlass gegeben, im Interesse der allgemeinen Sicherheit die so betriebenen Eisenbahnen, Vergehungen und Verschuldungen der bediensteten Beamten und Dritter unter den besonderen Schutz des Strafgesetzbuches zu stellen. — Ob nun das Gesetz überhaupt Eisenbahnen mit der intensiven Wirkung der durch Dampfkraft betriebenen treffen wollte, dabei aber zunächst und unmittelbar nur letztere, als die damals allein bekannten, im Auge gehabt hat, ob also die §§ 315 und 316 auch auf Eisenbahnen Anwendung finden müssen, welche durch der Dampfkraft in der Wirkung gleichstehende Kräfte betrieben werden, wird hier nicht entschieden. Auf Pferdeeisenbahnen finden diese Gesetzesvorschriften jedenfalls keine Anwendung. Zwar ist auch die Schnelligkeit der Bewegung mit Rücksicht auf die, die Fortbewegung erleichternde, metallene Unterlage — im allgemeinen eine beschleunigtere, allein die Hemmung der Bewegung ist hier im Verhältnisse zu den Lokomotivbahnen — erheblich leichter und sicherer ausführbar und unterliegt im wesentlichen keinen grösseren Schwierigkeiten, als bei jedem mit Pferden bespannten schnell dahin fahrenden Wagen. Von einer ungewöhnlichen Gefahr für Leben, Gesundheit und Eigenthum im Falle einer Störung im Betriebe kann deshalb in dem Sinne, wie bei Lokomotivbahnen, bei den Pferdeeisenbahnen nicht die Rede sein. Der Umstand, auf welchen die Revision besonderes Gewicht legt, dass der Pferdeeisenbahnwagen an das Gleise gefesselt und so gehindert ist, einer drohenden Gefahr auszuweichen, erscheint ohne Bedeutung; die Unmöglichkeit des Ausweichens kann, namentlich bei engen oder sehr verkehrsreichen Strassen, für jedes Gefährt eintreten. — Auch in der Doktrin wird von der Mehrheit der Stimmen die Auffassung, dass Pferdeeisenbahnen nicht unter den Begriff der „Eisenbahn“ im Sinne des fraglichen Gesetzes fallen, getheilt, so von Liszt, Berner, Meyer, Olshausen, Rüdorf-Stenglein, Rubo. Ein Theil der Gegner legt vornehmlich auf die Bedeutung des Wortes „Eisenbahnen“ in dem Gesetze vom 7. Juni 1871 Gewicht. Dieses Reichsgesetz gehört jedoch ausschliesslich dem Gebiete des Civilrechts an, für welches andere Gesichtspunkte als das Strafrecht massgebend sind. Bei Gelegenheit der Berathung der Novelle zum Strafgesetzbuche vom 26. Februar 1876 ist die Frage gleichfalls zur Sprache gelangt. Der vom Reichskanzleramte dem Bundesrathe vorgelegte Gesetzentwurf projektirte, gerade mit Bezug auf die Pferdeeisenbahnen, als § 320 a die Aufnahme der Bestimmung in das Gesetz, dass „unter Eisenbahnen im Sinne des Strafgesetzes auch diejenigen Eisenbahnen zu verstehen seien, auf denen der Transport durch eine andere Kraft, als die Dampfkraft betrieben werde“. Der Ausschuss für das Justizwesen lehnte jedoch den dahingehenden Antrag ab und dieser Ablehnung trat das Plenum des Bundesrathes bei, so dass die fragliche Bestimmung in den vorgelegten Gesetzentwurf keinen Eingang gefunden hat. Aus den vorstehenden Gründen und in Anbetracht, dass die Thatbestandsmerkmale der Uebertretung gegen § 366 No. 9 und 10 nicht als vorliegend festgestellt sind, war die Revision zu verwerfen.“ (Erk. d. II. Strafsenats des Reichsgerichts vom 19. Mai 1885 wider N. Rep. 1065/85; Entscheid. Bd. XII S. 205 ff.).

Miszellen.

Zur Holzkonservirung.

Zu der in No. 75 mitgetheilten Notiz über Carboleum Avenarius bemerken wir auf Verlangen, dass die Leitung des kaufmännischen Vertriebs dieses Antiseptikums von den Erfindern Gebr. Avenarius in die Hände des Herrn Paul Lechler in Stuttgart gelegt worden ist.

Kursbücher.

Berliner A B C Eisenbahn-Kursbuch, Winter 1885/86. Heute, am 1. Oktober, ging uns die neue Winterausgabe des Berliner A B C Kursbuches nebst Taschenfahrplanbuch zu. Dasselbe erschien diesmal bereits am 1. Oktober, weil nach den Bestimmungen der zuständigen Eisenbahnverwaltungen von jetzt an die jedesmaligen Aenderungen des Winterfahrdienstes schon an diesem Tage, statt wie bisher erst am 15. Oktober, in Kraft treten. Die eigenthümliche Einrichtung des Berliner A B C Kursbuches ist so bekannt und praktisch erprobt, dass wir hierüber nichts zu sagen brauchen. Das A B C Kursbuch ist nach amtlichen Quellen neu bearbeitet, sämmtliche bis Oktober 1885 neu eröffnete Eisenbahnen sind vollständig aufgenommen und ebenso die auf älteren Deutschen Linien neu eingerichteten Stationen berücksichtigt worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu dem vom 1. April d. J. ab gültigen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der **III. Nachtrag erschienen.** Derselbe kann von der unterzeichneten geschäftsführenden Direktion (SW. hier, Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Berlin, den 27. September 1885. (2079)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

I. Güterverkehr.

Staatsbahn-Verkehre Breslau-Erfurt und Bromberg-Erfurt. Am 1. Oktober d. J. treten in den genannten Verkehren für die Stationen Unterloquitz, Marktgölitz und Probstzella der mit diesem Tage zur Eröffnung gelangenden Strecke Eichicht-Probstzella neue Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-expeditionen.

Erfurt, den 29. September 1885. (2080)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III zwischen Cassel (Ober- und Unterstadt) und Kothmaissling bei Aufgabe von Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ist im Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande ein sofort gültiger Ausnahme-Frachtsatz von 1,12 ℳ pro 100 kg eingeführt.

Hannover, den 30. September 1885. (2081)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen Gera Th., Leipzig H.-S.-G. und Th., Plagwitz-Lindenau Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th. und Zeitz Th. einerseits und mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg andererseits, sowie für Station Tilsit neue und im Verkehr zwischen Cöthen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg andererseits ermässigte Tarifkilometer in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 26. September 1885. (2082)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die auf Antrag behufs Entladung oder Weitersendung stattfindende **Ueberführung von Wagenladungsgütern** zwischen den Bahnhöfen:

- Dorsten, Hagen und Langendreer, Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld,
- Oberhausen (B.-M. u. K.-M.) Station des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.),
- Mülheim a/Rhein, Station des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld

einerseits und den mit diesen in Schienenverbindung stehenden Bahnhöfen:

- Dorsten, Station des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.),
- Hagen Rh., Station des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld,
- Langendreer, Oberhausen Rh. und Mülheim a/Rh. (K.-M.), Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.)

andererseits wird vom 15. November d. J. ab eine Gebühr von 1 ℳ 50 ₰ für je angefangene 5 000 kg des Gewichts der Ladung erhoben. (2083J)

Elberfeld, den 28. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der Königlichen Generaldirektion vom 25. August 1885 wird hiermit veröffentlicht, dass der die Frachtsätze für die Stationen Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz enthaltende Nachtrag V zum Tarif für den **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** erschienen und durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist. Der Nachtrag enthält ausserdem anderweite ermässigte Frachtsätze für eine grössere Anzahl Sächsischer Binnenstationen, sowie neue Frachtsätze für die Stationen Bergen, Lehndorf und Lichtenberg der Sächsischen Staatseisenbahnen. Die infolge Berichtigung des Frachtsatzes Zwenkau - Oberkotzau in Spezialtarif A^2 eintretende Erhöhung von 0,20 ℳ pro 100 kg erlangt erst am 15. November d. J. Gültigkeit.

Dresden, am 30. September 1885. (2084)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
v. Tschirschky.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Gütertarif vom 1. Juni 1884. Mit dem 1. Oktober d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Röderau, Elsterwerda, Grossenhain, Dresden Alt- und Neustadt, Kamenz, Görlitz und Zittau, Hof, Eger und Franzensbad der Königlich Sächsischen Staatsbahn einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft; desgleichen kommen mit dem 1. Oktober d. J. für den Verkehr zwischen den Stationen Marktgölitz, Probstzella, Unterloquitz und bezw. Wandersleben des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und versehiedenen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahn andererseits neue direkte Tarifsätze zur Einführung. Ueber die Höhe der bezüglichen Taxen ertheilen die betheiligten Expeditionen nähere Auskunft.

Erfurt, den 29. September 1885. (2085)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Oktober d. Js. treten die Nachträge V zum Gütertarif Heft 1 und 2 in Kraft.

Dieselben enthalten neben Aenderungen und Berichtigungen neue Entfernungen und Sätze für die mit dem 1. k. Mts. zur Eröffnung gelangenden Stationen Marktgölitz, Probstzella und Unterloquitz des Eisenbahn-Direktion-Bezirks Erfurt, sowie für Gernrode a./Harz und Suderode, Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Magdeburg, anderweite Entfernungen für Berlin (Lehrter- und Potsdamer Bahnhof), sowie für Lichtenfels W. B., theils neue, theils abgeänderte Sätze der Ausnahme-Tarife 3 (Steine) und 5 (Braunkohlen etc.), neue Ausnahmesätze für Langeisen auf gekuppelten Wagen, sowie Ergänzungen der Ausnahme-Tarife 6 (Fluss- und Schwerspath) und 7 (Getreide etc.).

Insoweit hiermit Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze verbunden sind, treten dieselben erst mit dem 15. November d. Js. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 29. September 1885. (2086)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Oktober 1885 ab treten im nachbarlichen **Verbandgütertarif** vom 25. März 1882 für **Rohzuckertransporte** ab Illowo trans. nach Danzig und Neufahrwasser zum Export nach Russland exkl. Finnland bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Dieselben werden nur nach Erbringung des vorgeschriebenen Exportnachweises im Rückerstattungswege gewährt. (2087J)

Die speziellen Vorschriften, wie der Exportnachweis zu erbringen ist, sowie die Höhe der qu. Sätze können bei den Güterexpeditionen zu Danzig und Neufahrwasser eingesehen werden.

Bromberg, den 24. September 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Infusorienerde und Braunkohlenbriquets zwischen den diesseitigen Stationen und den hauptsächlichsten Belgischen Stationen in Kraft.

Die gegenwärtig bestehenden einzelnen Tarifsätze für Grubenholz und Eisenbahnschwellen gelangen dadurch zur Aufhebung, soweit jedoch Taxerhöhungen damit verbunden sind, finden die billigeren Sätze noch bis zum 15. November d. J. Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen.

Giessen, den 26. September 1885. (2088)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Am 1. Oktober 1885 tritt im **Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbande** zu Theil II ein Heft 3 in Kraft, welches Ausnahmefrachtsätze für Mais (Kukuruz) in Ladungen von mindestens 10 000 kg zwischen den Deutschen Verbandstationen einerseits und Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der Eisenbahn Nagykikinda - Nagybecskerek andererseits enthält.

Soweit in dem neuen Heft Frachtsätze nicht enthalten sind, kommen die in dem Heft 2 enthaltenen zur Anwendung.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der vormaligen Rechte-Oderuferbahn treten vorläufig noch nicht in Kraft, die Einführung derselben wird seiner Zeit bekannt gemacht werden.

Druckexemplare des Heft 3 sind zum Preise von 0,70 ℳ von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 28. September 1885. (2089)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. Js. ab werden im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** die Ausnahmefrachtsätze 1 b für Holz, Europäisches, von Ludwigsthal nach Dresden (Alt- und Neustadt) auf 1,35 ℳ pro 100 kg ermässigt.

Dresden, den 1. Oktober 1885. (2090)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Für den **direkten Güterverkehr** zwischen den Stationen Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Zittau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Coburg, Eisfeld, Hildburghausen, Immelborn, Meiningen, Neustadt b. Coburg, Oeslau, Salzungen, Schmalkalden, Sonneberg, Themar und Wernshausen der Werrabahn andererseits, kommen vom 1. Oktober d. J. [illegible] anderweite ermässigte Tarifsätze zu [illegible] mit den Sätzen der gl[illegible] ...ass. Staatsbahnstationen ü[illegible]

Dresden, am 30. Se[illegible] (2091)
Königliche Ge[illegible]
der Sächsischen S[illegible]bahnen.
von Tsc[illegible]

Grossh. Badische S[illegible]enbahnen. Mit Wirkung vom 1. O[illegible] 1885 tritt für den direkten Güter[illegible]r zwischen den Badischen Station[illegible] einerseits (exk[illegible] Mannheim, Basel, K[illegible]stanz, Schaffhau[illegible]

und Singen, für welche Stationen besondere Tarife bestehen) und den Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif in Kraft. Exemplare können zum Preise von 2 ℳ 50 ₰ bei den diesseitigen Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Karlsruhe, den 30. September 1885. (2092)
Generaldirektion.

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Auf dem Titelblatte des Kilometerzeigers, welcher vorerst lediglich für die ab 1. Oktober d. J. gültige Gebührenberechnungstabelle zum Ausnahmetarif I für Sendungen mineralischer Kohlen im Lokalverkehr der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Einschluss der Mähr.-Schles. Nordbahn als Grundlage zu dienen hat, ist nachstehende Anmerkung enthalten:

„Wien (Donauufer-Bahnhof) ist weder für den Personen- und Gepäcks- noch für den Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet. Diese Station kommt lediglich als Transitostation für den direkten Güterverkehr mit der K. K. Donauufer-Bahn und für den Donau-Umschlagsverkehr in Betracht."

Diese Anmerkung hat nicht blos für die oben bezeichnete Gebührenberechnungstabelle, sondern auch

a) für den ab 1. Oktober d. J. gültigen Spezialtarif zum Ausnahmetarife I für Sendungen mineralischer Kohlen von sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn nach Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und
b) für den ab 1. Oktober d. J. gültigen Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen von Stationen des Königl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der Lokalbahn Bisenz-Gaya

in ihrem ganzen Umfange Berücksichtigung und Anwendung zu finden (vergl. auch die Bekanntmachung in No. 73 S. 934 d. Ztg. [Inser.-No. 1970]).

Wien, den 26. September 1885. (2093)

A. p. Kaiser Ferd.-Nordbahn. Mit 1. Oktober l. J. tritt zu dem Gemeinschaftstarife zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn sowie der Mähr.-Schles. Centralbahn einerseits und Stationen der vom Staate betriebenen Linien Sternberg-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau andererseits vom 1. Januar 1885 ein Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält neue Schnittfrachtsätze für den Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Stationen der Mähr.-Schlesischen Centralbahn einerseits und Stationen der K. K. Staatsbahnen andererseits, sowie Frachtsätze für Getreide im Verkehre zwischen der Station Auspitz und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.

Wien, den 28. September 1885. (2094)

Mit 15. Oktober 1885 tritt ein neuer Tarif für den **direkten Güterverkehr** zwischen Stationen der K. K. priv. **Aussig-Teplitzer Eisenbahn** und der **Station Saaz** der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Kraft, wodurch die im Theile II Heft 4 des Oesterr. Verbandtarifes vom 1. Juli 1881 für Saaz (Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau]) enthaltenen Frachtsätze aufgehoben werden.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zu bekommen.

Teplitz, im September 1885. (2095)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. Oktober l. J. tritt eine neue Auflage des Theiles II zum Lokalgütertarif in Kraft. Preis 2 Lei. (2096)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. Oktober d. J. tritt zum Tarif vom 1. Januar 1875 für die Beförderung von Personen etc. im Lokalverkehr der Berlin-Hamburger Eisenbahn der Nachtrag XII in Kraft, nach welchem

a) die Gültigkeitsdauer der Retourbillets im Verkehr von Berlin nach Hamburg auf 5 Tage, von Hamburg nach Berlin auf 6 Tage erweitert,
b) der Tourbilletpreis III. Klasse zwischen Hamburg und Reinbeck von 1,00 ℳ auf 0,90 ℳ ermässigt wird, und
c) ermässigte Fahrpreise für den Verkehr der Haltestelle „Mittlerer Landweg" mit Hamburg und Bergedorf, sowie
d) Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen Dammthor und Sternschanze mit Spandau, Neustadt a/D. und Ludwigslust eingeführt werden.

Gleichzeitig machen wir darauf aufmerksam, dass die sub a bezeichneten Retourbillets zur fakultativen Benutzung der Routen via Bergedorf-Nauen und via Uelzen-Stendal berechtigen.

Altona, den 24. September 1885. (2097)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

III. Submissionen.

Die Lieferung nachbezeichneter Wagen und Wagentheile soll, in Loose getheilt, vergeben werden, und zwar:

A. Wagen.

a) Loos I 25 Stück bedeckte Güterwagen,
b) „ II—VI je 50 Stück eiserne Kohlenwagen.

B. Wagentheile.

c) Loos I und II je 200 komplette Radsätze,
d) Loos III 150 komplette Radsätze,
e) „ IV 900 Stück Tragfedern,
f) „ V 1 375 Stück Spiralfedern.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von — ad a und b — je 1,50 ℳ und von — ad c—f — je 1,00 ℳ Schreibgebühren verabfolgt. Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift „Preisgebot auf Wagen bezw. Radsätze oder Trag- resp. Spiralfedern"

bis zum 10. Oktober cr. Vormittags 11 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Später eingehende Gebote werden nicht berücksichtigt.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Köln, den 23. September 1885. (2098)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Umbau des Bahnhofs Bremen. Für den Bau der Unterführung des II. Hufenweges sollen nach Loosen getrennt:

Loos I. die Ramm- und Zimmerarbeiten, einschliesslich Holz- und Eisenlieferung,
„ II. die Maurerarbeiten,
„ III. die Lieferung von
1. 750 Tausend Hintermauerungsziegeln,
2. 55 Tausend Verblendziegeln,
3. 45 Tausend Klinkern,
4. 15 Tausend Verblendklinkern,
„ IV. die Lieferung von 150 cbm gelöschten Kalk,
„ V. die Lieferung von 900 t Portland-Cement,
„ VI. die Lieferung von 100 cbm Werksteinen,
„ VII. die Lieferung von 550 cbm Mauersand,

öffentlich verdungen werden. Angebote sind versiegelt bis zum Verdingungstermine am

Mittwoch, den 14. Oktober, Morgens 10 Uhr,

in dem Baubüreau für den Bahnhofsumbau einzureichen, woselbst Bedingungen, Verdingungsanschläge und Zeichnungen eingesehen und gegen Zahlung von 1,00 ℳ für Loos I, II und VI und von 0,5 ℳ für die übrigen Loose entnommen werden

UNION
Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie
zu Dortmund
liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen.
Eisenbahnschienen und Pferdebahnschienen aus Bessemerstahl und Flussstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- u. Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemerstahl, Martinstahl u. Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Geschosse.
Schmiedestücke jeder Art aus Eisen und Stahl, geschmiedet und bearbeitet.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl. Hufstab-, Mutter-, Felgen-, Reifen- & Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, Trägereisen, Eisen, Fenstereisen etc. — Nach unserem Profilbuch und für die Normalprofile nach dem deutschen Normalprofilbuch. Unser Profilbuch senden wir auf Verlangen gern zu.
Kesselbleche in Prima-, Feinkorn-, Holzkohlen-, Lowmoor-, Flusseisen-, Martinstahl & Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.

Innen und aussen glasirte Thonröhren
von 50 bis 800 mm Lichtweite,
Viehkrippen, Schornsteinaufsätze, Chamottesteine und Chamottemörtel, sowie Thon- und Chamottewaaren aller Art
empfiehlt die
Deutsche Thonröhren- und Chamotte-Fabrik
Münsterberg i. Schl.

können. Die Ertheilung des Zuschlages erfolgt bis zum 29. Oktober.
Bremen, den 27. September 1885. (2099)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Am 23. Oktober cr., Vormittags 10 Uhr, findet in unserer Drucksachen-Verwaltung, Schmidtstedterstrasse No. 39, der Verkauf von Makulatur statt und zwar von:

etwa 19 980 kg Aktenbücher etc.,
„ 3 939 „ Telegraphenstreifen,
„ 11 786 „ Billetpappen
sämmtliche zur Vernichtung und von
etwa 31 145 kg Formularen, Büchern etc.
zur freien Verwendung bestimmt.

Ankaufsofferten sind bis zum gedachten Zeitpunkte versiegelt und mit der Aufschrift:
„Offerte betreffend den Verkauf alter Akten etc."
versehen an unser Generalbüreau hierselbst am Bahnhofe 23 portofrei einzusenden.

Bedingungen mit Ankaufsofferten-Formular liegen in der Drucksachen-Verwaltung zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Erfurt, den 24. September 1885. (2100)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

V. Vermischte Bekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. Die am 16. September d. Js. mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Albert'schen Saale am Crengeldanz — eröffnete Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind, wird im Hinblick auf den bisherigen äusserst lebhaften Besuch derselben und um mehrfach ausgesprochenen Wünschen entgegen zu kommen, erst am 15. Oktober d. Js. geschlossen werden. (2101J)

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Sitz: Lübeck. Zu Mitgliedern des Genossenschaftsvorstandes sind erwählt:

a) Eisenbahndirektor Brecht zu Lübeck, Stellvertr.: Eisenbahndirektor Benda ebendaselbst;
b) Regierungsrath Schmeitzer zu Schwerin i/M., Stellvertr.: Baurath Jacobi ebendaselbst;
c) Geheimer Regierungsrath Dr. Reinhard zu Mainz, Stellvertr.: Eisenbahndirektor Grooss ebendaselbst;
d) Regierungsrath Lavale zu Ludwigshafen, Stellvertr.: Direktionsrath Becker ebendaselbst;
e) Eisenbahndirektor Schneider zu Blankenburg a/H., Stellvertr.: Rechtsanwalt Hollandt zu Braunschweig.

Zu Vertrauensmännern sind für die 5 Schiedsgerichts-Bezirke (siehe die Anmerkung auf Seite 908 No. 72 der Vereinszeitung) erwählt:

I. Bezirk (Ostpreussen u. s. w.): Eisenbahndirektor Breidsprecher, Stellvertr.: Eisenbahndirektor Seering zu Danzig;
II. Bezirk (Hannover u. s. w.): Ober-Betriebsinspektor Blumenthal, Stellvertr.: Oberingenieur Reiche zu Lübeck;
III. Bezirk (Westfalen u. s. w.): Ober-Betriebsinspektor Heyl, Stellvertr.: Oberingenieur Hochgesand zu Mainz;
IV. Bezirk (Provinz Sachsen u. s. w.): Baurath Kohl, Stellvertr.: Ober-Güterverwalter Heiling zu Weimar;
V. Bezirk (Bayern u. s. w.): Direktionsrath Heller, Stellvertr.: Oberingenieur Müller zu Ludwigshafen.

Lübeck, den 29. September 1885.
Der Vorstand (2102)
der Privatbahn-Berufsgenossenschaft.
Brecht,
Vorsitzender.

PETER NAUEN
Signalinstrumentenfabrik
Crefeld
empfiehlt Rufhörner, Huppen, Signalpfeifen, Stationsglocken etc. etc. in grösster Mannigfaltigkeit.
Preise billig, Preiskurante gratis.

Soeben ist in **C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden** erschienen:
Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens
in technischer Beziehung.
Organ des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Herausgegeben von
E. Heusinger von Waldegg.
Vierzigster Jahrgang. Neue Folge. XXII. Band. — 1885.
Sechstes Heft mit 5 Tafeln Zeichnungen in Folio und 26 Holzschnitten.
Jährlich 6 Hefte. — Preis des Jahrgangs 20 ℳ
Inhalt:
Original-Aufsätze. Zur Ermittelung und Vergleichung der jährlichen Kosten hölzerner und eiserner Eisenbahnschwellen. Von Gustav Meyer. — Normal-Schienenbefestigung, regulirbar für jede beliebige Spurerweiterung. System G. Schwartzkopff. — Versuche der Sächsischen Staatsbahn über Wagenwiderstande auf normalspurigem Gleise. Von F. Hoffmann. (Schluss.) — Beurtheilung der Sächsischen Lokomotiv-Tender-Kuppelung von A. M. Friedrich. — Ueber die Aufstellung von Bahnhof-Abschlusstelegraphen. Von Kecker. — Genauigkeitsgrad der mit einem Schablonenwagen zu erzielenden Messungsresultate. — Neues Lokomotiv-Blasrohr mit centralgetrennten Mündungen. Patent Sigmund Kordina. — Ueber Gewölbe in den Lokomotivfeuerkisten. Von Otto Busse. — Todtenschau. a) Julius Pintsch. b) Sidney Gilchrist Thomas. c) Wilhelm von Prangen. d) Alois von Röckl. e) Oberbaurath H. Sternberg. — Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Preisvertheilung.
Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens. (2103)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.
Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.
Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Schub-Thüren und Thore
für
Magazine, Hallen etc.
nach dem
Kugelsystem, Patent Weickum,
werden nach den neuesten Constructionen in billigster u. solidester Ausführung angefertigt von
P. Sipf, Schlosserm., **Frankfurt** a/M., Neue Rothhofstr. 19.

Bei Verwendung des **Kugelsystems** wird die gleitende Reibung durch die rollende ersetzt, wodurch eine **weit einfachere Construction, somit billigere Anschaffung,** sowie eine **sehr leichte stets gleichmässige Beweglichkeit, ohne Anwendung von Schmiermaterial** erzielt wird.
Es lässt sich dies Kugelsystem noch zu den verschiedensten Zwecken mit grossem Vortheil verwenden, worüber weitere Auskunft ertheilt:
Der General-Vertreter für Deutschland:
Louis Dill, Civil-Ingenieur, **Frankfurt** a/M.

Für Eisenbahn-Jngenieure.

Für eine grössere, günstig gelegene, gut eingerichtete, mit Wasser- und Dampfkr. betr. Eisenkonstruktions-Werkstätte mit Eisengiesserei wird z. selbst. Leitung u. Vertr. des Bes. eine tücht. techn. Kraft ges., welche Gewandth. in Gesch.-Abschl. u. Kenntn. der techn. Anford. der Eisenbahn u. Bau-Beh. besitzt u. eine Kapit.-Einl. machen kann.

Fco. Off. unter L. S. 746 an **Haasenstein & Vogler, Köln.**

Bekanntmachung.

Verkauf einer Lokomotiv-Drehscheibe.

Eine der unterzeichneten Deputation gehörige, auf hiesigem Bahnhofe lagernde eiserne Drehscheibe von 12 m Durchm. soll verkauft werden.

Offerten sind bis zum 5. Oktober cr. inkl. an das Wasserbau-Büreau, Holzstrasse No. 2 hierselbst, zu übersenden, woselbst auch nähere Auskunft ertheilt wird.

Bremen, den 22. September 1885.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

Georg Kieffer, Köln u. Berlin NW.

Fabr. v. Westons, Eades, Moores, Seil- und

Schnell-Flaschenzügen

Kabel, Winden, Kranen, Speisen-, Waaren- u. Personen-Aufzügen.

Verzahnte Kettenräder calibrirte Ketten

Schiffs- u. Kranenketten.

Warnung!

F. SOENNECKEN BONN

Da wiederholt Nachahmungen unserer *Rundschrift-Federn und Hefte* in geringer Qualität u. unter trügerischen Anpreisungen feilgeboten werden, so halten wir es für unsere Pflicht, vor deren Ankauf ausdrücklich zu warnen u. darauf aufmerksam zu machen, dass die **echten** Rundschriftfedern den Namen

„F. SOENNECKEN“

tragen.

F. Soennecken's Verlag, Bonn, Berlin, Leipzig.

Baumbänder

für **Obst- & Alleebäume,** breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen

Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).

Prospecte frei.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

Zur gefl. Beachtung!

Um mit den nur noch geringen Vorräthen des nachstehend genannten Buches vollständig zu räumen, habe ich den Preis desselben **bedeutend** ermässigt. Ich offerire demnach:

Der Bau der Strassen und Eisenbahnen

einschliesslich der für den Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Einrichtungen.

Bearbeitet von

Dr. Julius zur Nieden,

vormals Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspector der Kgl. preuss. Ostbahn, jetzt Reg.- und Baurath beim Betriebs-Amt Berlin (Direkt.-Bezirk Erfurt).

519 Seiten gr. 8 mit 540 Abb. im Text u. 3 Tafeln. 1878.

Statt 12 M. Ladenpreis **jetzt nur 5 M.**

☛ Die Preisermässigung hat nur kurze Zeit Gültigkeit, es empfiehlt sich daher, schnell zu bestellen! ☚

Neben den Büchern von Susemihl u. Brosius u. Koch etc. dürfte keins den Herren Eisenbahntechnikern, Bahnmeistern u. a. so dienlich sein, als das des Herrn **Baurath zur Nieden.**

Gegen Einsendung von **M. 5,50** erfolgt **frankirte** Zusendung nach allen Orten des deutschen Reichs.

Polytechnische Buchhandlung A. Seydel

in Berlin W., No. 2 Leipziger Str. No. 2.

Circuliröfen

Patent Hohenzollern No. 1136.

Diese Oefen werden für Werkstätten und Säle in 4 Grössen hergestellt und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes um 10° Cels. einer für

5000	cbm Inhalt	mit	800	mm Durchm.
3500	„ „	„	650	„ „
2000	„ „	„	500	„ „
1000	„ „	„	350	„ „

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und sind bereits weit über 1000 Stück im Betrieb.

Weydemeyer & Jahn

Eisengiesserei in Plagwitz-Leipzig.

40° 250° 104° 118° 41° 128° 40° 155° 46° 203° 41° 41° 56°

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

GEBR. KÖRTING

Hannover

construiren und empfehlen.

Pulsometer „Körting“.

Vortheile; 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. **2100** im Betriebe.

Patent-Universal-Injectoren

mit ***Speisewasser-Vorwärmer.***

12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer“.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 78. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 7. Oktober 1885.

Statistik der Europäischen Eisenbahnen für das Jahr 1882.

Unter dem Titel: „Statistik der Europäischen Eisenbahnen für das Jahr 1882 nebst deren Hauptergebnissen im Jahre 1883" ist soeben ein über 40 Bogen starkes Werk als die thatsächlich erste internationale Statistik der kontinentalen Eisenbahnen aus der K. K. Hof- und Staatsdruckerei in Wien hervorgegangen.

Es hat langer und vieler Arbeit bedurft, um die Angelegenheit endlich so weit zu fördern, dass aus derselben nunmehr Nutzen gezogen werden kann, denn die von der fachmännischen Kommission für die internationale Eisenbahnstatistik für das Jahr 1876 erstmalig aufgelegten Erhebungen sollten zunächst nur eine Probearbeit für spätere Publikationen abgeben.

Bedeutende Schwierigkeiten waren zunächst zu überwinden, um eine Einheitlichkeit der zu benutzenden Formulare zu erzielen. Diese letzteren wurden seitens der fachmännischen Kommission in ihrer im September 1881 im Haag abgehaltenen Sitzung endgültig festgestellt und es wurde bei dieser Gelegenheit der fernere Beschluss gefasst, auf Grund der zu erwartenden Materialien eine vergleichende internationale Eisenbahnstatistik alljährlich zusammenzustellen und zu veröffentlichen. Die Bearbeitung dieser Statistik, und zwar zunächst für das Jahr 1882, ist in dem statistischen Departement des K. K. Oesterreichischen Handelsministeriums — der Vorstand des ersteren ist gleichzeitig Präsident der fachmännischen Kommission — erfolgt. Statistische Materialien wurden (auf ein an die mit der Leitung des Eisenbahnwesens betrauten Staatsbehörden gerichtetes Ersuchen) seitens Belgiens, Dänemarks, Finnlands, Frankreichs, Italiens, Luxemburgs, der Niederlande, Norwegens, Rumäniens, Russlands und der Schweiz geliefert, während die erforderlichen Daten für das Deutsche Reich den seitens der geschäftsführenden Direktion des Vereins publizirten, für Oesterreich-Ungarn den offiziellen „Statistischen Nachrichten" entnommen werden konnten.

Das vorliegende Werk erstreckt sich auf 342 Europäische Eisenbahnen mit einer Ausdehnung von insgesammt 128 775 km und behandelt in ausführlicher, systematischer Darstellung alle wichtigeren, auf die Herstellung, den Betrieb, die finanziellen und sonstigen Verhältnisse dieser Bahnen bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1882.

Die gebotene Zusammenstellung erscheint zwar etwas sehr spät, wenn man berücksichtigt, dass die das gesammte Vereinsgebiet umfassenden „Statistischen Nachrichten des Vereins pro 1882" bereits seit 18 Monaten vorliegen, und auch die Ergebnisse pro 1883 schon vor sechs Monaten publizirt worden sind; der Grund der Verspätung ist in dem Uebelstande zu suchen, dass bei der grossen Verschiedenheit, welche sowohl hinsichtlich der Form, als auch der Grundsätze, nach welchen die statistischen Erhebungen der Eisenbahnen stattfinden, die für die internationale Eisenbahnstatistik von der Kommission gewünschten Daten nicht ohne weiteres den bei den einzelnen Verwaltungen üblichen Aufzeichnungen entnommen werden konnten, es vielmehr vielfach nothwendig wurde, vollständig neue Erhebungen anstellen zu lassen, welche wiederum viele Mühe und Zeitaufwand erforderten.

Diesen und andern sachlichen Schwierigkeiten, welchen die die praktische Einführung der Formulare für die internationale Eisenbahnstatistik begegnete, muss es daher auch zugeschrieben werden, dass für einen — wenn auch nur kleinen — Theil der kontinentalen Eisenbahnen trotz aller Bemühungen für das Jahr 1882 keinerlei Angaben zu erlangen waren. Zur Ausfüllung der hierdurch entstandenen Lücken, sowie um ferner dem allseitig empfundenen Bedürfnisse nach neuern authentischen Daten zu entsprechen, ist — nach dem seitens des Deutschen Reichseisenbahnamtes und des Oesterreichischen Handelsministeriums beobachteten Vorgange — dem Werk als Anhang eine „Zusammenstellung der Hauptergebnisse der Europäischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1883" beigegeben, welche den amtlichen Publikationen der einzelnen Staaten entnommen wurden und auch das Vereinigte Königreich Grossbritannien und Irland, sowie das Königreich Schweden umfassen.

Die vorliegende Statistik ist zweisprachig (Deutsch und Französisch) abgefasst, allein die beiden Texte decken sich selbst dem Sinne nach an vielen Stellen nicht. Auch scheinen die Französischen Fachausdrücke bezw. die Uebersetzung der betreffenden Deutschen Ausdrücke oft nicht glücklich gewählt. So ist z. B. Mouvement des voyageurs et marchandises (Tabelle IV) einfach durch „Verkehr", chemins de fer privés durch „für Privatzwecke betriebene Eisenbahnen", recensement (Volkszählung) durch „Berechnung" (Seite 631, in deren Anmerkung es auch 1881 und 1883 statt 1831 und 1833 heissen muss) übersetzt, während für Privatbahnen überall Compagnie privée gesetzt ist, ein Pleonasmus, welchen die Französische Sprache nicht kennt, da „Compagnie" für sich allein „Privatbahn" oder „Privatbahngesellschaft" bedeutet. Ferner ist durchgängig Roumanie

(Rumänien) im Deutschen durch Romanien (Französisch Romanie oder Romélie) wiedergegeben, ein Fehler, welcher sich durch das ganze Werk hinzieht u. s. w. Es dürfte sich empfehlen, bei späteren Ausgaben den Text in dieser Richtung entsprechend zu berichtigen.

Das Werk enthält ohne die beiden Anhänge — von welchen der letztere die Länge der Eisenbahnen in den Europäischen Staaten am Schlusse des Jahres 1883 und das Verhältniss derselben zum Flächeninhalte und zur Bevölkerungszahl nachweist — neun Tabellen.

In Tabelle I finden sich die Längen-, Oberbau-, Niveau- und Richtungsverhältnisse, in Tabelle II das Anlagekapital, die staatlichen und sonstigen Begünstigungen, in Tabelle III der Stand und die Leistungen der Fahrbetriebsmittel im Berichtsjahre 1882 angegeben. Tabelle IV weist den Personen- und Güterverkehr und Tabelle V die finanziellen Ergebnisse nach. Aus Tabelle VI ist der Personalstand, aus Tabelle VII sind die bestehenden Pensions-, Kranken-, Unterstützungs- und Sterbekassen zu entnehmen. Tabelle VIII gibt Aufschluss über die im Jahre 1882 vorgekommenen Unfälle und Tabelle IX weist die im Berichtsjahre in Betrieb gewesenen Privatbahnen nach.

Wir können mit Rücksicht auf die bereits im Mai 1882 ausgegebenen und seiner Zeit an dieser Stelle besprochenen „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, welche das, das Vereinsgebiet betreffende Material des vorliegenden Werkes in extenso enthalten, es uns versagen, auf den Inhalt der voraufgeführten Tabellen näher einzugehen, da auch die meisten Daten über die übrigen in Betracht kommenden Länder bereits durch die seitens der letzteren publizirten Spezialstatistiken anderweit bekannt geworden sind. Unter diesen Umständen ist der Werth der neuen Statistik für jetzt wohl nur ein relativer und wird erst dann näher gewürdigt werden können, wenn die in Aussicht genommenen späteren Publikationen die Anstellung von Vergleichen mit den Vorjahren ermöglichen.

Schliesslich wollen wir aus dem dem vorliegenden Werke beigegebenen letzten Anhange einige Daten über die Länge der Europäischen Staaten am Schlusse des Jahres 1883 und das Verhältniss derselben zum Flächeninhalte und zur Bevölkerung mittheilen.

Länder exkl. derjenigen, welche 1883 noch keine Eisenbahnen besassen	Länge km	Flächeninhalt qkm	Bevölkerung (in 1000)	1 km Bahnlänge kommt auf qkm	1 km Bahnlänge kommt auf Bewohner	An der Gesammtlänge der Europ. Bahnen partizipiren in Prozenten
Deutschland	35 749	540 522	45 862	15,1	1 283	19,51
Oesterreich	12 216	300 024	22 660	24,6	1 855	6,67
Ungarn	8 319	322 285	16 140	38,7	1 940	4,54
Belgien	4 320	29 455	5 721	6,8	1 324	2,36
Bosnien u. Herzegowina	370	52 102	1 184	140,8	3 200	0,20
Bulgarien	222	63 972	2 008	288,1	9 044	0,12
Dänemark	1 817	38 283	2 028	21,0	1 116	0,99
Spanien	8 251	507 036	16 903	61,5	2 048	4,50
Finnland	1 181	373 604	2 142	316,3	1 814	0,65
Frankreich	29 469	528 572	37 672	17,9	1 278	16,09
Grossbritannien und Irland	30 058	313 844	35 612	10,4	1 184	16,10
Griechenland	22	64 688	2 019	2940,4	91 771	0,01
Italien	9 602	286 588	29 011	29,8	3 021	5,24
Luxemburg	366	2 587	209	7,0	572	0,20
Norwegen	1 562	318 195	1 916	203,7	1 226	0,86
Niederlande	2 118	33 000	4 225	15,6	1 995	1,16
Portugal	1 520	92 829	4 708	61,1	3 097	0,83
Rumänien	1 513	131 402	5 376*)	86,8	3 553	0,83
Russland	23 940	5 016 024	83 910	209,5	3 504	13,07
Schweden	6 600	442 818	4 603	67,1	697	3,60
Schweiz	2 798	41 346	2 890	14,8	1 032	1,53
Europ. Türkei	1 173	209 722	5 500*)	178,8	4 690	0,64
Insgesammt	183 186	9 708 898	332 299	52,9	1 814	100

*) Schätzungsweise.

Die Eisenbahnen Argentiniens.

Im Juni 1884 standen in den verschiedenen Staaten der Argentinischen Konföderation 11 verschiedene Eisenbahnlinien in Betrieb, welche mit einem Aufwand von 15 753 000 ℒ d. h. 6 850 ℒ pro Meile (Engl.) erbaut waren:

	Länge in Engl. Meilen	Kosten des Baues ℒ	Einnahme pro Meile	Reingewinn pro Meile
1. Grosse Westbahn	418	2 700 000	1 250	580
2. Buenos Ayres Nordbahn	19	458 000	2 480	860
3. Grosse Südbahn	640	4 300 000	1 220	602
4. Central-Argentinische Bahn	246	1 776 000	1 390	840
5. Andesbahn	372	1 800 000	360	150
6. Ost-Argentinische Bahn	99	976 000	410	105
7. Grosse Nordbahn	341	1 720 000	606	300
8. Ensenadabahn	37	721 000	1 880	630
8. Campanabahn	50	947 000	1 260	600
10. La Plata-Bahn	26	175 000	—	—
11. Candelariabahn	42	180 000	—	—
Summa	2 290	15 753 000	430	6

Danach erzielte die Argentinische Konföderation einen höheren Reingewinn an ihren Eisenbahnen als irgend ein anderer Staat und dennoch ist der Verkehr noch ein verhältnissmässig geringer. Nach vorliegenden Ausweisen war der Reingewinn vom Baukapital 1882 nur in 5 Ländern mehr als 4 pCt., wie nachstehende Aufstellung zeigt:

	Einnahme pro Meile ℒ	Gewinn am Kapital		Einnahme pro Meile ℒ	Gewinn am Kapital
Argentinien	955	6 pCt.	Frankreich	2 520	4¼ pCt.
Grossbritannien	3 772	4¼ „	Australien	1 010	3¾ „
Vereinigte Staaten	1 444	5 „	Belgien	2 020	3¾ „
Britisch-Indien	1 330	4½ „	Oesterreich-Ungarn	1 860	3¾ „
Deutschland	2 062	4¼ „	Kanada	790	2 „

Die durchschnittlichen Betriebskosten beanspruchen von den Bruttoeinnahmen in Argentinien 51 pCt., dagegen in Grossbritannien 52, in Britisch-Indien 51, in Frankreich 52, in Deutschland 54, in ganz Europa 55, in Australien 61, in den Vereinigten Staaten 62 und in Kanada 77 pCt. Vergleichen wir den Personen- und Frachtverkehr verschiedener grosser Gebiete mit Argentinien, so ergibt sich folgendes Bild. Es wurden 1882 befördert pro Englische Meile in

	Personen	Güter t		Personen	Güter t
Argentinien	2 200	810	Europa	12 700	5 570
Grossbritannien	41 100	14 200	Vereinigte Staaten	2 860	3 280
Frankreich	10 600	5 500	Britisch-Indien	4 470	860
Deutschland	9 900	7 100			
Russland	2 550	2 400			

Der Personenverkehr ist demnach in Argentinien verhältnissmässig nicht viel geringer als der in der Nordamerikanischen Union und der Güterverkehr kommt dem in Britisch-Indien ziemlich nahe. Vergleichen wir den Eisenbahnverkehr mit der Landbevölkerung, so finden wir, dass in Argentinien jeder Einwohner die Eisenbahn einmal in 9 Monaten benutzt (dasselbe Verhältniss findet in Oesterreich und Italien statt), gegen einmal in 8 Monaten in Australien, in 4 Monaten in Kanada, in 2 Monaten in den Vereinigten Staaten, Frankreich und Deutschland, in 5 Wochen in Belgien und in 14 Tagen in Grossbritannien. Der Güterverkehr beträgt für jeden Einwohner in Argentinien ½ t, in Kanada und Frankreich 2½, in Deutschland 3, in den Vereinigten Staaten 6 und in Belgien und Grossbritannien 7 t. Wieviel der Binnenhandel Argentiniens durch die Eisenbahnen gewonnen hat, erhellt daraus, dass die Fracht von Mendoza bis Rosario mit Ochsenwagen in früherer Zeit 90 Pesos pro Tonne betrug, während sich dieselbe pro Bahn nur auf 18 Pesos stellt. Die gegenwärtig im Betrieb stehenden Bahnstrecken der Argentinischen Konföderation sind folgende:

1. Die erste Bahn, welche in Argentinien, im Laplatagebiet überhaupt gebaut wurde, war eine Sektion der jetzigen Grossen Westbahn und zwar wurde die 10 km lange Strecke von Buenos Ayres bis Flores 1857 eröffnet. Die Bahn war von einer Aktiengesellschaft erbaut worden, die gern damit zufrieden war, als die Regierung der Provinz Buenos Ayres eine Kaufofferte machte. Von da ab wurde die Strecke stetig verlängert, 1859 bis Moron, 24 km von Buenos Ayres, 1864 bis Luxom, 1767 bis Mercedes und Lobos, 1871 bis Chivilcoy, 1878 bis Bragado, und 1884 bis Nueve de Julio. Die Spurweite ist 5½ Fuss Engl. und die Linie besteht gegenwärtig aus folgenden Strecken und Zweigbahnen: die Hauptlinie von Buenos Ayres über Moron, Moreno, Merlo, Luxom, Mercedes, Suipacha, Chivilcoy, Bragado nach Nueve de Julio misst 264 km, die Zweiglinien Luxom-San Antonio-Arricites-Pergamino-San Nicolas 237, Merlo-Lobos-Saladillo 152 und Chacrita

etc. 16 km. Die Grosse Westbahn durchschneidet die besten Weizendistrikte, im weiteren Verlauf vortreffliche Schafweiden und wird schon in den nächsten Jahren die Grenze der Provinz von Nueve de Julio über Peguajo oder Mellizas bei Trenguelaugum erreichen, da die Ansiedelung schnell fortschreitet. Nichts befördert dieselbe aber besser als die Anlage von Eisenbahnen. Nueve de Julio zählte 1881 erst 1 400 Seelen, gegenwärtig hat es bereits über 4 000 Einwohner. Der Kontrakt für den Bau der Strecke zwischen Nueve de Julio und Mellizas, eine Entfernung von 104 km, ist bereits an die Unternehmer Honoré und Bowen vergeben. Der Bau einer Eisenbahn in diesen fast horizontal sich erstreckenden Ebenen bietet übrigens die denkbar geringsten Schwierigkeiten. Für den Ausbau der Linie nach San Nicolas, Junin, Nueve de Julio und Saladillo, der, wie bereits oben bemerkt, 1884 beendet wurde, nahm die Provinzialregierung von Buenos Ayres eine Anleihe von 10 Millionen Pesos auf, indem sie die fertiggestellte Bahnstrecke als Sicherheit bot. Die Anleihe wurde in 6prozentigen Obligationen von der Firma Morton, Bliss & Co. in Newyork zu 90 aufgenommen und die Regierung von Buenos Ayres erhielt 1 837 000 £. Die Linie befördert gegenwärtig 1 600 000 Reisende und 550 000 t Güter im Jahr. Ueber die Betriebsresultate der Linie liegen die Ausweise von 1866 bis 1882 vor. In diesem Zeitraum stieg das Anlagekapital von 2 520 000 auf 10 000 000 £, die Kilometerlänge von 117 auf 456, die Einnahme von 530 000 auf 1 840 000 Pesos, während die Einnahmen pro Kilometer in diesen Jahren zwischen 3 400 und 4 670 Pesos schwankten, 1881 beliefen sie sich auf 3 900, 1882 auf 3 300 Pesos.

2. Die Buenos Ayres Nordbahn wurde 1862—64 von einer Londoner Gesellschaft erbaut, hat eine Spurweite von 5½ Engl. Zoll und kostet 24 000 £ pro Meile. Sie ist 19 Meilen lang und vermittelt namentlich den Personenverkehr zwischen Buenos Ayres und den Ortschaften Belgrano und San Isidoro und dem Tigrefluss. Der Personenverkehr beläuft sich auf 500 000 Reisende, der Güterverkehr auf 70 000 t jährlich. Die Betriebskosten betragen 63 pCt. der Einnahmen. Diese Bahn wird sehr ausgiebig von Ausflüglern benutzt und lässt daher an Sonntagen zwei Extrazüge laufen. Palermo mit dem Stadtpark vom Buenos Ayres, Belgrano mit zahlreichen Villen, San Isidoro mit seinen grossartigen Ziegeleien und der Tigre, das Hauptquartier des Buenos Ayres Ruderklubs und Schauplatz seiner Leistungen, sind lauter Orte, die von Exkursionisten gern und häufig aufgesucht werden.

3. Die Grosse Südbahn ist die bedeutendste der Republik und zugleich die erfolgreichste. Die erste Sektion von Buenos Ayres bis Chascomus, eine Entfernung von 115 km, wurde für eine Englische Gesellschaft von der Firma Petto und Betts durch deren Ingenieur Robert Crawford von 1864 bis 1865 erbaut. Eine zweite Sektion von Altamiramo bis Las Flores, 120 km, wurde 1873 vollendet, eine dritte, 90 km lang, von Chascomus nach Dolores 1874, eine vierte, 112 km, von Las Flores nach Azul 1878, eine fünfte, 192 km, von Dolores nach Tandil 1880, eine sechste, 384 km, von Azul nach Bahia Blanca 1884, im ganzen also 1 024 km, wozu eine im Bau begriffene Strecke von 86 km Länge von Tandil nach Juarez in nächster Zeit hinzukommen wird. Diese Bahn, welche von Chascomus an aus zwei besondern Linien besteht, befördert jährlich 700 000 Passagiere und 330 000 t Güter. Sie hat ihren Aktionären in 18 Jahren 155 pCt. gezahlt und die Aktien stehen in der Regel 80 pCt. über pari, ihr Werth im jetzigen Geldmarkt übersteigt 6 000 000 £. Der Unternehmer dieser Bahn, Edward Lamb, erlangte nur mit der grössten Mühe und nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten die Baukonzession und eine Garantie von 7 pCt. seitens der Regierung, die später aber als unnöthig fallen gelassen wurde. Die 710 km lange Strecke von Buenos Ayres bis Bahia Blanca, zwischen denen täglich zwei Züge verkehren, wird in 18 Stunden zurückgelegt, der Zug ist mit Schlafwagen und Speisewagen, Damenzimmer, Rauchzimmer, Badezimmer etc., kurz mit jedem Komfort ausgestattet, den auf anderen Bahnen die für längere Reisen bestimmten Züge nur aufweisen können. Die Ventilation ist so eing erichtet, dass aller Staub ausgeschlossen bleibt. Die Entfernung von Buenos Ayres bis Tandil beträgt 395 km. Die Fahrtaxe auf dieser Bahn beträgt für die erste Klasse (es gibt nur zwei Klassen) 5 Cts. pro Kilometer, für die zweite Klasse ⅓ weniger.

4. Die Central-Argentinische Bahn beginnt bei Rosario am Parana und ist bis Cordoba vollendet. Der Plan stammt von einer Englischen Gesellschaft, in welcher die Herren Brassey, Wythes und Wheelwright die meisten Aktien hielten. Die Arbeiten wurden 1863 durch Herrn Wheelwright begonnen und im Jahre 1870 vollendet. Der Kontrakt mit der Argentinischen Konförderation, unter welcher die Gesellschaft den Bau übernahm, sicherten derselben 7 pCt. Zinsen auf ein Kapital von 1 600 000 £, d. h. circa 6 400 £ pro Engl. Meile und eine Konzession von 3⅛ Millionen Hektar Land zur Anlage von Kolonien. Bis 1880 blieben die Einnahmen hinter der Garantie der Regierung zurück, seitdem haben sie dieselbe jedoch weit überschritten, da die Betriebsausgaben nicht mehr als 40 pCt. der Einnahmen beanspruchen. Im Jahre 1883 bezifferten sich die Einnahmen auf 2 212 000 Pesos, d. h. 8 990 Pesos pro Engl. Meile. Die Eisenbahn hat durch Gütertransport für die Grosse Nordbahn 1875 und 1876 grosse Einnahmen gehabt und vor kurzem sind ihr in gleicher Weise Einnahmen durch die Andesbahn zugeflossen. Diese Linien werden aber der Central-Argentinischen Bahn keinen Verkehr entziehen, vielmehr ihr solchen zuführen. Sie vermittelt jetzt einen grossen Theil des Verkehrs von Bolivia sowie den der oberen Provinzen Argentiniens und befördet jährlich 100 000 Passagiere und 200 000 t Güter. Die wachsenden Anforderungen, welche an die Leistungsfähigkeit der Bahn gemacht werden, haben die Direktion veranlasst, neuerlich für 300 000 £ rollendes Material zu erwerben.

5. Die Andesbahn ist jetzt Eigenthum der Nationalregierung; ursprünglich wurde sie aber von Herrn Stuart, einem Agenten der Englischen Firma Jackson & Co., 1870 begonnen. Sie besteht aus 5 Sektionen, von denen die erste von Villa Maria, 250 km westlich von Rosario, bis Rio Cuarto, eine Strecke von 131 km 1873 eröffnet wurde, 1875 war man 122 km weiter bis Mercedes, 1880 bis San Luis 94 km, 1883 bis La Paz 120 km und 1884 bis Mendoza 108 km gekommen. Die erste Sektion wurde von der obengenannten Firma, die zweite von Rogers & Thomas, die übrigen wurden von der Argentinischen Regierung erbaut, aber gleichfalls mit Englischen Ingenieuren. Die ganze Linie hat eine Länge von 595 km. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich 1876 auf 84 000 Pesos oder 530 Pesos pro Meile, aber 1883 auf 417 000 Pesos oder 1 800 Pesos pro Meile. In diesem letzten Jahre wurden 30 000 Reisende und 100 000 t Güter befördert; die Betriebsausgaben betrugen 55 pCt. und der Reingewinn 3 pCt. vom aufgewendeten Kapital.

Während die bisher genannten Bahnen sämmtlich eine Spurweite von 5½ Engl. Fuss haben, sind die Ost-Argentinische und Grosse Nordbahn mit viel geringerer Spurweite erbaut und zwar die erste mit einer solchen von 4 Fuss 8½ Zoll, die zweite sogar nur mit einer solchen von 3 Fuss 4 Zoll.

6. Die Ost-Argentinische Bahn wurde von einer Englischen Gesellschaft erbaut, welcher die Argentinische Regierung ein Einkommen von 7 pCt. eines Kapitals von 960 000 £ garantirte. Die Bahn ist, wie unsere obige Tabelle zeigt, 99 Engl. Meilen oder 158 km lang, sie kostet also nahezu 10 000 £ pro Meile. Die Bahn beginnt bei Concordia am linken Ufer des Uruguay, gegenüber der Stadt Saltos des Freistaats Uruguay, wo, wie dieser Name besagt, die Schifffahrt des Stromes durch Stromschnellen gesperrt wird, begleitet das Flussufer in geringer Entfernung von demselben und endigt bei Caseros, unterhalb der Einmündung des Cuareiu, welcher die Grenze zwischen Uruguay und Brasilien bildet. Die erste, 54 km lange Sektion von Concordia nach Federacion wurde 1874, die zweite bis Caseros, 101 km, wurde 1876 eröffnet. Die Resultate dieses Unternehmens sind bisher sehr unbefriedigend gewesen. Sieben Jahre lang deckten die Einnahmen eben die Betriebskosten, so dass die Argentinische Regierung genöthigt war, für die ganze garantirte Zinssumme, 66 000 £ jährlich, aufzukommen. Erst 1883 trat eine Besserung ein, die Einnahmen stiegen bis auf 410 £ pro Meile und da die Ausgaben nur 75 pCt. der Einnahmen beanspruchten, so ergab sich für die ganze Linie ein Reingewinn von 10 000 £, d. h. etwa 1 pCt. vom Anlagekapital. Die Eisenbahn befördert 20 000 Passagiere und 50 000 t Güter im Jahr; sie ist die einzige im wirklichen Betrieb in der Provinz Entre Rios. Im Kongress ist bereits im verflossenen Jahr ein Gesetz durchgegangen, wonach die Bahn in Besitz der Regierung übergehen soll. Vermuthlich wird das schon in diesem Jahr stattfinden.

7. Die Grosse Nordbahn von Cordoba nach Tucuman ist 546 km lang; leider ist sie, wie bemerkt, schmalspurig, so dass ein Umladen aller Güter in Cordoba stattfinden muss, wo sie die Central-Argentinische Bahn trifft. Diese Bahn wurde 1874—76 für die Argentinische Regierung durch den Grafen Telfener erbaut und die ursprünglichen Kosten beliefen sich auf 4 460 £ pro Meile, später fand man es nothwendig, weitere 200 000 £ zu verausgaben, so dass sich die Gesammtkosten auf 1 720 000 £ oder 5 040 £ pro Engl. Meile stellten. Damit hoben sich die Einnahmen auch schnell von Jahr zu Jahr und erreichten 1883 die Höhe von 1 170 000 Pesos gegen 620 000 Pesos Ausgaben, so dass sich der Reingewinn auf nahe an 6½ pCt. vom Kapital belief. Die Linie befördert jährlich 70 000 Passagiere und 100 000 t Güter. Dieser Verkehr wird aber sicher bedeutend zunehmen, wenn man, was über kurz und lang doch geschehen muss, die ganze Strecke in eine normalspurige verwandelt, so dass das zeitraubende, kostspielige Umladen wegfällt und die kleinen engen Wagen durch grössere ersetzt werden, und wenn man ferner Nachtzüge einführt. Gegenwärtig bleiben die Züge in Recres liegen und brauchen daher 2 Tage, um die ganze Strecke von Cordoba bis Tucuman zurückzulegen, über die man andernfalls in 21 Stunden gelangen könnte.

8. Die Ensenadabahn wurde 1863—71 von der Firma Brassey, Wythes und Wheelwright angelegt, um Buenos Ayres, das keinen Hafen besitzt, mit dem damals noch ganz unbedeutenden Oertchen Ensenada zu verbinden, wo ein Hafen geschaffen werden sollte. Ensenada war unter Spanischer Herrschaft ein

viel besuchter Hafen und war damals stark befestigt, wie man an den jetzt verfallenen Werken noch sehen kann. Jetzt ist freilich noch immer ein recht ansehnlicher und geschützter Hafen vorhanden, aber er ist durch eine Barre verschlossen. Die obengenannte Englische Gesellschaft veranschlagte die Kosten der Entfernung der Barre, Vertiefung und Vergrösserung des Hafens und der zu erbauenden Hafendämme, Werften etc. auf 700 000 £, als aber Wheelwright, die Triebfeder des ganzen Unternehmens, starb, zeigten seine Kompagnons keine Neigung, das Werk fortzusetzen. Nun hat sich die Regierung desselben angenommen und zu diesem Zweck in Paris eine Anleihe von 2 200 000 £ gemacht. Die erste Station von Buenos Ayres ist die Boca da Riachuelo, jetzt als der Hafen von Buenos Ayres zu betrachten, und auf dieser Strecke der ganzen 59 km langen Linie bewegt sich weitaus der meiste Verkehr. Gegenwärtig werden 1 Million Reisende und 100 000 t Güter im Jahre befördert. Die Linie kostet 19 500 £ pro Meile, was zum Theil dem kostspieligen Bau eines Viaduktes auf der Strecke Buenos Ayres-Boca zuzuschreiben ist, und verzinst sich, nachdem der Verkehr seit 1870 bedeutend zugenommen hat, mit 3⅛ pCt. Diese Zunahme datirt besonders seit der Eröffnung einer Zweigbahn von der Station Perayra, der letzten vor Esenada, nach La Plata, der neuen Hauptstadt der Provinz Buenos Ayres.

9 Die La Plata-Linie verbindet die neue Hauptstadt einerseits, wie schon bemerkt, mit Ensenada, anderseits mit der Station Ferrari an der Grossen Südbahn.

10. Die Campanabahn führt von Buenos Ayres nordwärts nach Campana, das in jüngster Zeit bekannt geworden ist durch seinen Export von geschlachteten Schafen in Kühlschiffen nach England. Durchschnittlich werden täglich 500 Schafe geschlachtet und die Verschiffungen geschehen von den eigenen Werften der Faktorei, denn Campana liegt am La Plata und ist Abgangs- und Ankunftsstation für die Dampfer, welche nach und von Rosario laufen. Die Bahn, welche eine Länge von 80 km hat, wurde 1874—75 von der Firma Thomson, Boyd & Co. für eine Englische Gesellschaft erbaut und kostete die enorme Summe von 19 000 £ pro Engl. Meile. Da die Garantie der Regierung nur 8 000 £ pro Meile betrug, so machte die Gesellschaft anfangs sehr schlechte Geschäfte; die Einnahmen deckten nicht die nöthigsten Ausgaben. In den letzten Jahren ist es indessen besser geworden und im Jahre 1883 verzinste sich das Anlagekapital mit 3,45 pCt. Jetzt befördert die Linie 160 000 Passagiere und 80 000 t Güter, ein Verkehr, der sich ausserordentlich heben muss, wenn die Linie, wie beabsichtigt, bis Rosario fortgesetzt sein wird.

11. Die Candelaria- oder West-Santa Fé-Bahn wurde 1883 von dem Bankier Don Carlos Casado von Rosario erbaut, um seine Kolonie Candelaria mit dem Hafen von Rosario zu verbinden. Sie ist normalspurig erbaut, die Regierung von Santa Fé gab eine Garantie auf ein Kapital, das 4 800 £ pro Meile nicht überschreiten sollte und ausserdem 50 Quadratleguas Land zur Anlage von Kolonien. Die Bahn hat gegenwärtig einen Verkehr von 30 000 Passagieren und 35 000 t Güter jährlich. Man beabsichtigt, die Linie von Candelaria über Melincué in die Nähe von Junin zu führen, wo dieselbe die gegenwärtig im Bau begriffene Clark's Eisenbahn treffen würde.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirektion unterstellte, am 1. d. Mts. dem Betriebe (mit Ausnahme des vorläufig noch ausgesetzten Verkehrs mit Vieh und und Stückgut) übergebene, 20,30 km lange Strecke Ahlhorn-Vechta als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 11 (Gnoien-Teterower Eisenbahn) und No. 74 (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen), ferner je der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg), No 39 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) und No. 85 (Holländische Eisenbahn), der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 34 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) und der III. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) herausgegeben worden. Durch den neuen Kilometerzeiger No. 74 wird der im Februar d. J. ausgegebene Kilometerzeiger No. 74 nebst Nachtrag I und durch die neuen betreffenden Nachträge werden der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 34 und der I. und II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 4 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 6 (Crefelder Eisenbahn), No. 24 (Königliche Militäreisenbahn), No. 29 (Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn), No. 67 (K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn), No. 78 (K. K. priv. Südbahn) und der III. Nachtrag zu dem Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) sind von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden. Durch den III. Nachtrag zu dem Verzeichnisse No. 42 wird der I. Nachtrag aufgehoben und ist derselbe einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5267 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Niederländische Vereins-Verwaltungen, betreffend die Desinfektion von Viehwagen (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 5331 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 5332 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 3. und 4. d. Mts.).

No. 5333 vom 30. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 3. und 4. d. Mts.).

No. 5337 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Bericht der Subkommission für Prüfung der Lenkachsen-Konstruktionen etc. (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 5345 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 5. d. Mts.)

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen: Bau von Nebenbahnen.

Sicherem Vernehmen nach beabsichtigt die Staatsregierung, dem Abgeordnetenhause bei seinem Wiederzusammentreten eine neue Gesetzvorlage zum Bau von Nebenbahnen vorzulegen, durch welche abermals den Verkehrsbedürfnissen einer nicht unerheblichen Anzahl von Landstrichen in wirksamer und zweckmässiger Weise Rechnung getragen werden soll.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Die Berufsgenossenschaft der Privatbahnen hat ihren Sitz in Lübeck. Zu Mitgliedern des Genossenschaftsvorstandes sind laut Bekanntmachung in No. 77 Seite 995 dieser Zeitung erwählt:

a) Eisenbahndirektor Brecht zu Lübeck, Stellvertreter: Eisenbahndirektor Benda ebendaselbst;
b) Regierungsrath Schmeitzer zu Schwerin i./M., Stellvertreter: Baurath Jacobi ebendaselbst;
c) Geheimer Regierungsrath Dr. Reinhard zu Mainz, Stellvertreter: Eisenbahndirektor Groos ebendaselbst;
d) Regierungsrath Lavale zu Ludwigshafen, Stellvertreter: Direktionsrath Becker ebendaselbst;
e) Eisenbahndirektor Schneider zu Blankenburg a./H., Stellvertreter: Rechtsanwalt Hollandt zu Braunschweig.

Zu Vertrauensmännern sind für die 5 Schiedsgerichtsbezirke (siehe die Anmerkung auf Seite 908 No. 72 dieser Zeitung) erwählt:

I. Bezirk (Ostpreussen u. s. w.): Eisenbahndirektor Breidsprecher, Stellvertreter: Eisenbahndirektor Seering zu Danzig;
II. Bezirk (Hannover u. s. w.): Oberbetriebsinspektor Blumenthal, Stellvertreter: Oberingenieur Reiche zu Lübeck;
III. Bezirk (Westfalen u. s. w.): Oberbetriebsinspektor Heyl, Stellvertreter: Oberingenieur Hochgesand zu Mainz;
IV. Bezirk (Provinz Sachsen u. s. w.): Baurath Kohl, Stellvertreter: Ober-Güterverwalter Heiling zu Weimar;
V. Bezirk (Bayern u. s. w.): Direktionsrath Heller, Stellvertreter: Oberingenieur Müller zu Ludwigshafen.

Erlaubniss zum Betreten der Bahnkörper.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat bestimmt, dass den Eisenbahnbetriebsämtern die selbständige Entscheidung auf Anträge wegen Ertheilung der Erlaubniss zum Betreten der Bahnkörper nicht zugestanden werden könne, weil die Gewährung der Erlaubnisskarten nach dem Bahnpolizeireglement der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedürfe, deren Befugnisse bei der Staatseisenbahnverwaltung organisationtmässig den Direktionen beigelegt ist. Uebrigens sei die Ertheilung der Erlaubniss zum Betreten der Bahnkörper auf das äusserste Mass zu beschränken.

Personalnachrichten.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Der Regierungsrath Dr. Koch, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion, wird vom 1. Oktober d. J. ab kommissarisch im Kollegium der Königlichen Ober-Rechnungskammer zu Potsdam beschäftigt. An Stelle des Regierungsraths Dr. Koch ist der Regierungsrath Kolbe, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion, mit den Geschäften des Kassenraths bei der hiesigen Königlichen Eisenbahndirektion betraut worden. Dem

Regierungsassessor Anton, ständigen Hülfsarbeiter beim Betriebsamte zu Altena, gegenwärtig in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten hierselbst beschäftigt, ist unter Versetzung nach Berlin vom 1. Oktober d. J. ab die Wahrnehmung der Funktionen eines Mitgliedes der hiesigen Königlichen Eisenbahndirektion kommissarisch übertragen; dem Regierungsassessor Knobloch zu Breslau ist unter Versetzung nach Stettin vom 1. Oktober d. J. ab die Wahrnehmung der Funktionen eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Betriebsamte (Berlin-Stettin) daselbst kommissarisch übertragen worden. Der Regierungsassessor Heintzmann, kommissarisch ständiger Hülfsarbeiter beim Betriebsamte (Berlin-Stettin) zu Stettin, wird vom 1. Oktober d. J. ab aushülfsweise in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschäftigt. Der Regierungsbaumeister Schüler zu Breslau ist unter Versetzung nach Stralsund dem dortigen Betriebsamt als Vorsteher des bei letzterem für die speziellen Vorarbeiten und demnächstigen Bauausführungen der Eisenbahnlinien Stralsund-Rostock und Löwenberg-Templin zu errichtenden Baubüreaus, und der Regierungsbaumeister Stahl zu Stettin unter Versetzung nach Zehdenick demselben Betriebsamt zur Beschäftigung bei den speziellen Vorarbeiten und demnächstigen Bauausführungen für die Linie Löwenberg-Templin zugetheilt worden. Pensionirt: der Hauptkassen-Rendant, Geheimer Rechnungsrath Zickermann hierselbst.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Die Eisenbahn-Tarifkommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten tritt am 8. d. Mts. in Köln zu einer Plenarsitzung zusammen. Es ist nach dem Berl. Actionär folgende Tagesordnung aufgestellt:

1. Versetzung von Rohkupfer in den Spezialtarif I. Die Mansfelder Kupferschiefer bauende Gewerkschaft stellt die Bitte, veranlassen zu wollen, dass der Artikel „Kupfer“ aus Wagenladungsklasse B wenigstens nach Spezialtarif I, worin Blei zur Zeit tarifirt, deklassifizirt werde. Die Gesuchstellerin begründet ihren Antrag mit der Nothlage, in welcher sich die Kupferindustrie zur Zeit befinde und hebt hervor, dass durch die sehr bedeutenden Transporte von Kokes, Kohlen und anderen Materialien der Königlichen Eisenbahnverwaltung auch sehr bedeutende Einnahmen zugehen, welche beim Rückgang der Kupferindustrie in Frage stehen.

2. Aufnahme von Cacaoschalen in den Spezialtarif I. Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten beantragt: „Cacaoschalen aus den allgemeinen Wagenladungsklassen in den Spezialtarif I zu versetzen.“ In der Begründung heisst es u. a.: Da diese Abfälle einen geringen Werth haben — gegenwärtig 20 ℳ pro 100 kg — ertragen sie auch keine hohe Fracht, so dass die bisherige Stellung derselben in den allgemeinen Wagenladungsklassen Transporte auf grössere Entfernungen unmöglich macht. Für eine billigere Beförderung der Cacaoschalen dürfte auch die Erwägung sprechen, dass auf ihnen ein Theil der hohen Frachten und des Zolles auf Cacaobohnen lastet, und dass namentlich in Bezug auf die Fracht Cacaobohnen deswegen ungünstig gestellt sind, weil eben die Schalen, welche 15 pCt. des Gewichts der Bohnen ausmachen, mit transportirt werden.

3. Die Tarifirung von Rübenkraut. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinische) hat im Einverständniss mit den Königlichen Direktionen Elberfeld und Köln (rechtsrheinische) den Antrag gestellt, den gegenwärtig nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse tarifirenden Artikel „Rübenkraut“ unter die Güter des Spezialtarifs I aufzunehmen.

4. Tarifirung von Pferdefutterkuchen. Unter der Bezeichnung „Pferdefutterkuchen“ gelangt ein aus geschrotenem Hafer, Mais und einem geringen Zusatz von Leinsamen hergestelltes Gebäck zum Versandt, für welches von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin die Tarifirung nach Spezialtarif I zugestanden wurde. Es wird beantragt, nunmehr der Position folgende allgemeinere Fassung zu geben: „Futterbrod (zum Pferde- und Viehfuttern bestimmt)“. Eine Aufnahme von Pferdefutterkuchen wird hiernach für entbehrlich gehalten, sowie gleichzeitig die Aufgabe von Schiffszwieback unter der Bezeichnung „Futterbrod“.

5—6. Die Tarifirung von Kochheerdplatten, roh vorgerichteten Pflugschaaren etc.

7. Anderweite Bezeichnung der Position Säureharze des Spezialtarifs III.

8—9. Die Tarifirung von Moellons und von frischen Heringen bei Beförderung mit den Personenzügen.

Berlin-Hamburg.

Die Gültigkeitsdauer der Retourbillete im Verkehr zwischen Berlin und Hamburg wird vom 1. Oktober ab so erweitert, dass Berlin-Hamburger Billete eine Gültigkeitsdauer von 5 Tagen und Hamburg-Berliner Billete eine solche von 6 Tagen haben. Diese Retourbillete berechtigen gleicher Weise zur Benutzung einer der beiden Routen über Nauen oder über Stendal. (Vergl. auch Bekanntmachung in No. 77 S. 994 d. Ztg.)

Berlin-Potsdam.

Vom 1. Oktober ab führen die Lokal-Personenzüge zwischen Berlin und Potsdam bezw. Wildpark in II. und III. Wagenklasse wieder in jedem Zuge je ein Frauenkoupee. Ausserdem sind in III. Wagenklasse besondere Abtheilungen für Raucher eingerichtet und als solche bezeichnet. In den übrigen Abtheilungen der II. und III. Wagenklasse ist das Rauchen fortan nur mit Zustimmung aller in denselben befindlichen Reisenden gestattet.

Retourbillete in Bayern.

Das Bayerische Staatsministerium hat die Königliche Generaldirektion der Verkehrsanstalten ermächtigt, als Gültigkeitsdauer für Hin- und Rückfahrtsbillete von der Ausgabestation nach Stationen mit einer Entfernung bis zu 200 km inkl. 3 Tage, bis zu 300 km inkl. 4 Tage, bis zu 400 km inkl. 5 Tage, bis zu 500 km inkl. 6 Tage, bis zu 600 km inkl. 7 Tage einzuführen. Hinsichtlich der Gültigkeitsdauer der Retourbillete nach der nächsten Station und der Nichteinrechnung der Sonn- und Feiertage soll es bei den bisherigen Bestimmungen verbleiben. Als Einführungstermin dieser Neuerung ist der 1. Januar 1886 in Aussicht genommen.

Berlin-Stettin.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin macht bekannt, dass die Liquidation der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, mit deren Durchführung sie beauftragt war, am 30. Juni dieses Jahres durch Ausschüttung bezw. Einzahlung der Liquidationsmasse bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle hier beendigt ist.

Hessische Nordbahn.

In der am 17. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung soll über die Ueberschreibung des Grundbesitzes der Bahn auf die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft Beschluss gefasst werden, was übrigens nur eine Formalität ist.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.

Wie der „Börs. Cour.“ berichtet, hat die genannte Gesellschaft mit der Mecklenburgischen Regierung in Bezug auf ihre Tarife eine Einigung dahin erzielt, dass ihr von letzterer gestattet wird, die bisherigen Tarife mit nur unwesentlichen Modifikationen beizubehalten, während bisher die Regierung auf einer wesentlichen Ermässigung der Tarife bestand.

Nachtdienst auf den Berliner Bahnhöfen.

Vom 1. Oktober d. J. ab findet auf sämmtlichen Berliner Bahnhöfen auch zur Nachtzeit Annahme und Auslieferung von leicht verderblichen Eil- und eilgutmässig zu behandelnden Frachtgütern unter gewissen Beschränkungen statt. Das nähere ergibt sich aus der auf sämmtlichen Berliner Bahnhöfen aushängenden Bekanntmachung.

Eröffnung der Speldorf-Broicher Verbindungsbahn und des Rangir- und Sammelbahnhofs Frintrop im Direktionsgebiet Köln (rechtsrheinisch).

Zwischen den Bahnhöfen Speldorf Köln (rechtsrh.) und Broich ist am 3. d. M. die 1,7 km lange Verbindungsbahn für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden. An demselben Tage ist der auf dem Gebiete zwischen der Station Frintrop (an der ehemaligen Rheinischen Bahnlinie Heissen - Osterfeld) und der Köln-Mindener Strecke Oberhausen-Berge-Borbeck angelegte, die genannten Strecken unmittelbar verbindende Rangir- und Sammelbahnhof Frintrop für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. (Vergl. auch Bekanntmachung auf Seite 1006 d. Ztg.)

Greiffenberg-Löwenberg.

Am 15. d. Mts. wird die Sekundärbahnstrecke Greiffenberg-Löwenberg mit den für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Liebenthal, Schmottseifen und Löwenberg i./Schl. und mit der Haltestelle Mois sowie dem Haltepunkte Krummenöls, welche beide nur dem Personen- und Gepäckverkehre dienen, eröffnet werden. (Siehe auch Bekanntmachung auf Seite 1006 d. Ztg.)

Strassenbahnen Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim.

Der Aktiengesellschaft „Strassenbahnen Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim“ zu Mülhausen, Bezirk Oberelsass, ist die Genehmigung zum Bau und Betrieb von schmalspurigen Strassenbahnen von Mülhausen nach Ensisheim und von Mülhausen nach Wittenheim ertheilt. Die Genehmigung erlischt mit dem 1. Januar 1984. Die Feststellung der näheren Bedingungen für die Ausführung und den Betrieb der Unternehmungen ist dem Ministerium für Elsass-Lothringen übertragen.

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft.

Die Generalversammlung der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft beschloss einstimmig den Bau einer Sekundärbahn von Braunschweig in nordöstlicher Richtung, dem Schunterthale folgend, sowie eine Verlängerung der im Bau begriffenen Bahn von Wolfenbüttel in den Amtsbezirk Salder nach Broistedt (Station an der projektirten Staatsbahnlinie Braunschweig-Hildesheim),

Nordischer Lloyd.

Die Direktion der Unter-Elbe'schen Eisenbahn Harburg-Cuxhaven, welche letztere bekanntlich von einer Belgischen Gesellschaft erbaut wurde, wird zum 1. Oktober mit dem „Nordischen Lloyd“ in Rostock zu einer Generaldirektion vereinigt. Der Sitz derselben wird Rostock sein.

Detmold-Altenbeken.

Um dem Projekte einer Fortsetzung der Herford-Detmolder Bahn nach Altenbeken auf Staatskosten näher treten zu können, hatte der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bekanntlich u. a. verlangt, dass die Interessenten an der Strecke Herford-Detmold vorab auf diejenigen Rechte verzichteten, welche von ihnen s. Z. durch Gewährung von Zuschüssen zu den Anlagekosten erworben sind. Die Stadt Herford, welche sich bei dem Gesammtzuschuss von 1 500 000 ℳ mit 60 000 ℳ betheiligt hatte, hat neuerdings diese Bedingung abgelehnt und damit das Projekt zu Falle gebracht.

Bahnbauten in Thüringen.

Der Eisenbahn-Bauunternehmer H. Bachstein und die Darmstädter Bank haben sich, wie wir in No. 72 S. 909 d. Ztg. mittheilten, zu Bahnbauten in Thüringen und im Grossherzogthum Hessen vereinigt. Der zwischen Gotha und Schwarzburg-Sondershausen abgeschlossene Staatsvertrag über den Bau einer dieser Linien, der Bahn von Arnstadt nach Ichtershausen, wird mit der an Herrn Bachstein-Berlin und die Darmstädter Bank ertheiltn Konzessionsurkunde jetzt amtlich publizirt. Nach dem Staatsvertrag führt Gotha die technische Oberaufsicht und Kontrolle über Bau, Betrieb und Unterhaltung; etwaige Differenzen zwischen beiden Regierungen werden auf Anrufen durch die Reichsbehörde über das Eisenbahnwesen entschieden werden. Der Bahnbau muss innerhalb Jahresfrist vollendet werden; das Baukapital ist auf 350 000 ℳ festgesetzt. Dem Konsortium Bachstein-Darmstädter Bank ist gestattet, die gedachte Konzession mit 350 000 ℳ, sowie die im Betriebe und Eigenthum des Herrn H. Bachstein befindlichen Bahnen Ilmenau-Grossbreitenbach (19,13 Kilometer) mit 1 200 000 ℳ und Hohenebra-Ebeleben (8,7 km) mit 600 000 ℳ an eine in Gotha zu domizilirende Aktiengesellschaft zu übertragen.

Transportable Waldeisenbahnen.

Der Minister für Landwirthschaft hatte bekanntlich im vorigen Jahre in Anerkennung der grossen Wichtigkeit, welche die leichte Abfuhr des Holzes aus den Waldungen für die Forstwirthschaft hat, angeordnet, dass bei der Forstakademie in den Lehrforsten Eberswalde während des Winters 1884/85 Versuche über die Leistungsfähigkeit der transportablen Waldeisenbahnen angestellt werden sollten, welche sich auf den Transport von Laub- und Nadelholzstämmen und Klafterholz unter den verschiedensten Terrainverhältnissen zu erstrecken hätten. Wie dem „Berl. Act." mitgetheilt wird, soll nunmehr für die Königliche Oberförsterei Mulartshütte bei Aachen die Lieferung von 1 500 m transportablen Schienengleises von 60 cm Spurweite, mit Schwellen von Stahl in durchschnittlicher Entfernung von nicht über 1 m, nebst den erforderlichen Wagen (6 für den Transport von bis 20 m langen Eichen- und Buchenstämmen, bis zu 3 fm kubischem Gehalt, 2 Wagen für den Transport von Schicht-Brennholz), Weichen und einer Hebevorrichtung im Submissionswege vergeben werden. Die Versuche scheinen hiernach befriedigt zu haben.

Ursprungszeugnisse für Ausfuhrwaaren nach Rumänien.

Die seit Anwendung des allgemeinen Rumänischen Zolltarifs auf Französische Waaren für Deutsche Einfuhren erforderlichen Ursprungszeugnisse müssen, wie die „Köln. Ztg." einem Ministerialerlass entnimmt, in der Sprache des Ursprungslandes abgefasst, aber von einer Rumänischen Uebersetzung begleitet sein. Zur Ausstellung der Ursprungszeugnisse in Deutschland sind vorläufig die Orts-Polizeibehörden für zuständig erklärt worden.

Ausstellung von Lehrlingsarbeiten.

Die am 16. September d. Js. in Witten eröffnete Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind, wird — zufolge einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld (vergl. auch Bekanntmachung auf S. 1008 d. Ztg.) — im Hinblick auf den äusserst lebhaften Besuch derselben erst am 15. d. Mts. geschlossen werden.

Verein der Betriebs-Subalternbeamten der Preussischen Staatseisenbahnen.

Im Direktionsbezirk Elberfeld bestand bis vor kurzem ein Verein der Expeditionsbeamten, welcher neben der Pflege der Kollegialität und der sachlichen Fortbildung die Unterstützung unverschuldet in Noth gerathener Berufsgenossen zum Zwecke hatte. Da sich aber der bisherige Verein besonders hinsichtlich der Hilfskasse als zu klein erwies, um Erspriessliches zu leisten und namentlich um eine für später ins Auge gefasste Pensions-Zuschusskasse zu ermöglichen, so machte sich eine Erweiterung nöthig. Auf der Mitte Juli in Hagen stattgefundenen Generalversammlung kam man, wie der „Berl. Actionär" berichtet, denn auch dahin überein, den Verein auf alle subalternen Beamten des Stations- und Expeditionsdienstes der Preussischen Staatseisenbahnen auszudehnen. Der Verein nahm in sein Statut folgende Punkte auf: Förderung und Hebung der Standesinteressen in sachlicher, wirthschaftlicher und gesellschaftlicher Beziehung; jährlich abzuhaltende Wanderversammlungen behufs Berathung der Statuten und Förderung des kollegialen Verkehrs; Unterstützung unverschuldet in Noth gerathener Mitglieder in sekreter Weise.

Aus Bayern.

Stockheim-Probstzella. Eröffnungstermine verschiedener Lokalbahnen.

⊙ Wie bereits mitgetheilt, wurde am 1. d. Mts. die Bahnlinie von Stockheim nach Probstzella, das Mittelglied der bestehenden Bahn von Hochstadt nach Stockheim und der von Eichicht ausgehenden Saalthalbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Nachdem bereits bei der provisorischen Eröffnung der Bahnlinie von Stockheim nach Ludwigsstadt eine nähere Beschreibung des betreffenden Bahnkörpers mitgetheilt wurde, so erübrigt es noch, dies bei der Reststrecke von Lugwigsstadt nach Probstzella zu thun. Von der 24 m über der Thalsohle der Loquitz situirten Station Ludwigsstadt verbleibt die Bahn im Loquitzthale und senkt sich an dessen linksseitigem Gehänge mit ihrem Maximalgefälle zum Kupferhammer hinab, daselbst das von Westen einmündende Taugwitzthal in 14 m Planiehöhe über der Thalsohle übersetzend. Die Bahn durchzieht weiter das enge Loquitzthal, mehrfache Korrektionen des Baches und der im gleichen Thale laufenden Staatsstrasse veranlassend, bis Lauenstein. Nun wendet sich das Thal mit scharfer Krümmung nach Osten und es ist dortselbst, damit der Minimalradius von 300 m eingehalten werden kann, das Loquitzthal zweimal von der Bahn zu übersetzen, beide Male in geringer Höhe von nur ca. 5—6 m über der Thalsohle. In dem engen, stark gekrümmten Thale, fortwährend mit der Loquitz und der Staatsstrasse in Konflikt, wendet sich die Bahn bei Fischbachmühle wieder nach Norden, streift dicht an dem Weiler Falkenstein vorbei und erreicht 150 Meter unterhalb desselben die Landesgrenze in 361 m Höhe über N. N. Der schon über der Grenze auf Sachsen-Meiningenschem Gebiete liegenden Wechselbahnhof Probstzella bildet das nördliche Ende der Steilrampe von 25 pCt. Zwischen Probstzella und Eichicht ist die Anwendung stärkerer Gradienten als 10 pCt. nicht mehr erforderlich. Auf die Länge der Steilrampen, von der Station Rothenkirchen bis zum Bahnhofe Probstzella wurde der Bahnkörper für zwei Gleise sofort zur Ausführung gebracht, jedoch das zweite Gleise vorerst noch nicht verlegt. Die Erdarbeiten der Bahn waren nicht unbedeutend, da dieselbe zumeist im älteren Thonschiefer sich bewegt und daher in den Einschnitten sehr viel gebundenes Material vorkam, und da durch die vielfach hohe Lage des Bahnkörpers an steilen Gehängen die Auftragsböschungen bis in die Thalsohle hinabreichen. Auf der Bahnlinie Ludwigsstadt-Probstzella befinden sich folgende Kunstbauten: die 56 m lange, 14 m hohe Brücke über die Taugwitz mit 3 überwölbten Oeffnungen von je 14,5 m Weite, 2 Bahnbrücken über die Loquitz, je 16 m breit, mit Blechträgern überdeckt bei 5—6 m Höhe. Die Baukosten betrugen 12 000 000 ℳ. Als Ingenieur und technischer Referent fungirte Herr Oberingenieur Gustav Ebermayer, als Architekt Generaldirektions-Rath Jak. Graff.

Die Ausführung wurde durch die Sektionen Stockheim und Ludwigsstadt, letztere besetzt mit dem Abtheilungsingenieur Johannes Schrenk, geleitet. Der Aufwand für die von der Bayerischen Eisenbahnverwaltung in Betrieb zu nehmende Bahnstrecke Bayerische Grenze-Probstzella ist auf 363 000 ℳ, jener für die Herstellung des Gemeinschaftsbahnhofes Probstzella auf 1 172 000 ℳ veranschlagt. Da die Bayerische Eisenbahnverwaltung nur die Hälfte der letzten Kosten zu verzinsen hat, so berechnet das zu verzinsende Baukapital sich auf 949 000 ℳ, die 4 pCt. Zinsen hieraus beziffern 37 960 ℳ, welchen Betrag Bayern zu leisten hat. Gemäss einem unterm 26. Juni 1884 zwischen Bayern und Sachsen-Meiningen abgeschlossenen Staatsvertrag übernimmt die Bayerische Eisenbahnverwaltung pachtweise den Betrieb der Lokalbahn von Ludwigsstadt nach Lehesten. Als Pachtrente ist der 3. Theil der anfallenden Brutto-Betriebseinnahmen der Lokalbahn an die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung abzugeben. Die Brutto-Betriebseinnahme ist mit 60 000 ℳ schätzungsweise angenommen und demnach als Pachtrente ein Betrag von 20 000 ℳ vorgesehen. Diese Bahnlinie wird noch während des laufenden Jahres in Betrieb gesetzt werden.

Von den in Bau begriffenen Lokalbahnen werden voraussichtlich zur Eröffnung gelangen: Weiden-Vohenstrauss 25 km, Erlangen-Gräfenberg 28,5 km, Feucht-Wendelstein 5,4 km und Landsberg-Schongau 29 km, sämmtlich im Herbst 1886; Hof-Marxgrün 24,1 km, Münchberg-Helmbrechts 9,7 km, beide im Frühjahr 1887; Neumarkt-Beilngries und Greisslbach-Freystadt 37,6 km und Roth-Greding 39,4 km, beide im Herbst 1887, wodurch die Bayerischen Staatsbahnen bis zum Ende des Jahres 1887 eine Gesammtlänge von 4 601,6 km erreichen werden. Die durchschnittliche Länge berechnet sich für die beiden nächsten

Jahre auf 4 479,79 km oder rund 4 480 km und übersteigt die durchschnittliche Länge des Jahres 1884 zu 4 317,63 km oder rund 4 318 km um 162 km oder 3,75 pCt. Von der durchschnittlichen Länge zu 4 480 km treffen 4 459 km auf den Personen- und Güterverkehr, während 21 km ausschliesslich dem Güterverkehr dienen.

Kettenbahn über den Simplon.

Das Simplon-Komitee hat von der Firma Cail in Paris ein neues Projekt für die Ueberschreitung dieses Berges erhalten. Bei diesem Projekt werden statt der sonst projektirten Tunnel von 20 km Länge zwei geneigte Ebenen hergestellt, von denen die eine am Nordabhang 7 km lang ist und eine Steigung von 1 : 8, die auf dem Südabhang 10 km lang ist und mit 1 : 8,9 fällt; beide sind durch einen Tunnel von nur 4 800 m Länge miteinander verbunden, der in einer Steigung von 1 : 70 liegt.

Die Beförderung auf diesen geneigten Ebenen ist in folgender Weise gedacht. Die in zwei Theile getrennten Züge werden auf einen sehr niedrigen mit zwei Parallelgleisen versehenen Wagen gebracht. Auf diesem Wagen befindet sich eine Dampfmaschine von 800 Pferdekräften, die auf eine Windetrommel wirkt, auf welche sich die Zugkette auf- und abwickelt, im Tunnel soll die Beförderung der Züge auf gewöhnliche Weise bewirkt werden.

Es handelt sich also wieder um ein neues unerprobtes Kettenzug-System, welches sehr wahrscheinlich das Schicksal aller anderen Spezialsysteme haben wird, nämlich nach längerer oder kürzerer Zeit mit grossem Geldverlust wieder aufgegeben zu werden.

Für Alpenbahnen hat das System der langen Scheiteltunnel bis jetzt die besten Resultate ergeben und dies dürfte besonders beim Simplon zutreffen, da derselbe durch die steil ansteigende Form seines Gipfels den Vortheil der Durchbohrung in grosser Tiefe, etwa 700 m über Meer, gestattet, so dass die Anschlussbahn auf der Nordseite vollständig den Charakter einer Bahn in der Ebene erhält und nur auf der Südseite eine Gebirgsbahn von 19 km Länge mit 1 : 50 sich ergibt. Diese Vortheile würden bei der Annahme des Projektes Cail verloren gehen.

Das Italienische Komitee hat sich einstimmig dahin ausgesprochen, dass vom Italienischen Standpunkte das Projekt Cail ungeeignet sei, dem Zweck zu genügen, welchen man mit der Herstellung der Schienenverbindung zwischen Ossolano und dem Rhonethal erstrebt. („Giornale del genio civile.") R. B.

Aus Italien.

Cirkularerlass des Italienischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Bauverwaltung.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten in Italien hat nachfolgenden Erlass an die Oberingenieure der Bauverwaltung gerichtet:

Die häufigen Vorschläge, welche die Generaldirektion des Ministeriums gezwungen ist mir zu machen, sowohl betreffend die Abänderungen der Tracirungen und Projekte, als auch hinsichtlich der Erhöhung der Preise, der Abänderung von Verträgen, des Zugeständnisses grösserer Beträge, beweisen augenscheinlich, dass die für Rechnung des Staates ausgeführten Vorstudien für die öffentlichen Arbeiten nicht immer mit dem erforderlichen Fleiss und Sorgfalt ausgeführt werden, und dass auch die Ausführung selbst häufig viel zu wünschen übrig lässt.

Diese vom „Hohen Rath der öffentlichen Arbeiten" bereits mehrfach erwähnte und beklagte bedauerliche Thatsache hat auch zu Erörterungen und ernsten Erwägungen in den gesetzgebenden Körperschaften geführt, welche wiederholt in den Büreaus und durch die Kommissionen die Aufmerksamkeit der Regierung auf die Nachlässigkeit gelenkt haben, mit welcher derartige Arbeiten entworfen und zum Schaden der Interessen des Landes und mit Verschwendung des Staatsvermögens ausgeführt worden sind. Und von der Berechtigung dieser Klagen geben leider die häufigen Einstürze schon vollendeter Bauten, das Aufgeben begonnener Arbeiten, die zahlreichen mehr oder weniger umfangreichen Abänderungen der Entwürfe, die erzwungenen Aenderungen der Erdarbeiten und manchmal sogar der Konstruktion der Hochbauten zu deutliche Beweise; hierzu treten die fast zur Regel gewordene Erhöhung eines Theiles oder aller Einheitspreise, die Nichtbeachtung des vorgeschriebenen Verfahrens, um diese Aenderungen in technischer, administrativer und wirthschaftlicher Hinsicht zu regeln, die daraus folgende Verzögerung und endlose Schwierigkeit der Schlussabrechnungen und schliesslich das grosse Missverhältniss zwischen den veranschlagten und den wirklichen Kosten der Arbeit.

Ich halte es für überflüssig, die traurigen sittlichen und wirthschaftlichen Ergebnisse vorzuführen, welche derartige Thatsachen nothwendigerweise herbeiführen müssen, und es dürfte genügen, an die langen Prozesse und lästigen Verhandlungen, welche dadurch entstehen, sowie an die Störung, welche dieselben in den Etats hervorrufen, und an den Schaden, welcher dem Ansehen der Verwaltung daraus erwachsen kann, zu erinnern. Diese Ergebnisse genügen indess, um den Entschluss berechtigt erscheinen zu lassen, zu dem ich gelangt bin, diesen angeführten Uebelständen Einhalt zu thun, und soviel als möglich diejenigen dafür verantwortlich zu machen, durch deren Nachlässigkeit dieselben entstehen, und ich habe daher die Generaldirektoren des Ministeriums und die Inspektoren der Bauverwaltung angewiesen, mit der grössten Sorgfalt und Strenge vom technischen und vorgesetztem Standpunkte die in Vorbereitung oder Ausführung befindlichen Arbeiten auf die Art und Weise ihrer Projektirung und Herstellung zu untersuchen und von Fall zu Fall ganz speziell festzustellen, welche Vorsichtsmassregeln sie für erforderlich halten, um die gute und ordnungsmässige Ausführung der Arbeiten zu sichern und mir, wenn sie es für nöthig halten, Vorschläge sowohl zu Lasten als zu Gunsten derjenigen Beamten zu machen, denen das schlechte oder gute Ergebniss der Arbeiten zuzuschreiben ist.

Ich zweifle nicht, dass . . . . . gern bereit sein wird, mich bei der Erreichung des beabsichtigten Zieles zu unterstützen und bitte Sie, inzwischen diesen Erlass zur Kenntniss aller Ihnen unterstellten Beamten zu bringen, damit ein jeder wisse, wie das Ministerium bereit ist, ebensowohl den Fleiss und die Verdienste der Beamten anzuerkennen, als auch entschlossen ist, keine Unachtsamkeit und Nachlässigkeit ungerügt hingehen zu lassen. Der Minister: Genala.

(„Giornale del genio civile" No. 37 S. 194.) R. R.

Cuba.

Grosse Cubanische Centralbahn.

Die „Gaceta" vom 24. August veröffentlicht das Gesetz für folgende auf Cuba zu bauenden Eisenbahnlinien und zwar in den Provinzen Sa. Clara, Puerto Principe und Santiago de Cuba;

Sa. Clara nach Ciego de Avila über San Andres (150 km) Ciego de Avila-Puerto Principe (100 km); Puerto Principe nach Victoria de las Tunas (125 km); Sa. Cruz del Sur-Puerto Principe (78 km); Victoria de las Tunas nach las Enramadas über Bayamo (169 km) sowie mit gleichem Anfangs- und Endpunkt via Holguin (159 km); Bayamo-Manzanillo (54 km) und von Cristo nach Sa. Catalina del Guaso (56 km). Dies ergiebt im ganzen 889 km ohne einige anderweitige Zweigbahnen. Für den gesammten Bau der ebengenannten Linien sind 6 Jahre Frist gesetzt, und die Arbeiten sollen innerhalb 4 Monaten nach der Zuschlagsertheilung beginnen.

Durch das Eisenbahngesetz vom 23. November 1877 und das Staatshaushalts-Gesetz vom 5. Juni 1880 garantirt der Staat eine Verzinsung von 8 pCt. bei einer von ihm gelegentlich der Zuschlagsertheilung festzusetzenden Kostenhöhe pro Kilometer. Die Konzession wird auf 99 Jahre ertheilt; die provisorische Kaution beträgt eine Million, die endgültige 5 Millionen Pesetas, welche baar oder in öffentlichen Werthpapieren nach dem Tageskours zu gestellen sind. Die in Golde zu zahlende staatliche Subvention wird mit demjenigen Vierteljahr fällig, welches auf die Abnahme der Linien oder Sektionen durch die Beamten des Staates folgt. Die 8 pCt. Garantie verringert sich nach Massgabe des Verhältnisses zwischen Roheinnahme und Betriebskosten; bei einem Ueberschuss über 8 pCt. Reinertrag wird derselbe zwischen Staat und Konzessionär getheilt. — Die Kaution gilt als verfallen, falls nach zwei Jahren nicht der vierte Theil oder nach drei Jahren nicht die Hälfte der Bauten ausgeführt ist. In diesem Falle hat der ursprüngliche Konzessionär das Recht, von seinem Nachfolger Ersatzleistung für die bereits bewirkten Arbeitsleistungen zu beanspruchen. — Die Bewerbungen beziehen sich übrigens zugleich auf: 1. Nachlass an der in Aussicht gestellten 8 pCt. Garantie, 2. Verbesserungen bezüglich der allgemeinen Bedingungen, 3. die zu stellende Sicherheit und die Zahlungsfähigkeit der Bewerber. Die Konzession soll erlöschen, falls die Zweiglinie von Sancti Spiritus und deren Anschluss an das Hauptnetz nicht mit letzterem zugleich und in gleichmässiger Weise gefördert wird.

Nach dem Bedingnisshefte ist der Lauf der oben aufgeführten 8 Linien über folgende Orte vorgeschrieben:

a) Santa Clara, Manajanabo, Rageta, San Andrés, Manacas, Puinduigo, Corozal, Jigumias, Arroyo Grande, Taguasco, Las Lajitas, Rio Grande, Jicotea, Ciego de Avila;

b) Ciego de Avila, Ojos de Agua, Cumanayagua, Los Güirilos, San Jeronimo, Las Yeguas, Puerto-Principe;

c) Puerto-Principe, La Bija, Juan Gomez, El Zanjon, Palo Quemado, Guaimaro, Jobabo, Las Minas, Rompe, Victoria de las Tunas;

d) Santa Cruz del Sur, Sabanila, Pedregal, Jimiru, Guariaos, Puerto-Principe;

e) Victoria de las Tunas, Las Arenas, Cauto Embarcadero, Caurege, Bayamo, Santa Rita, Jiguani, Baire Abajo, Fray Juan, Arroyo Blanco, Palma Soriano, Paso del Corralillo, Las Enramadas;

f) Victoria de las Tunas, Guillén, Las Parras, Cabezuelas, Holguin, La Vega, San Francisco, La Causa, Barajagua, Canto Abajo, Burenes, Las Enramadas;

g) Bayamo, Barrancas, Sara, Manzanillo;

h) Cristo Fi Arriba, Tiguabos, Santa Catalina del Guaso.

Die grössten Steigungen sind festgesetzt worden auf 10 pro Mille für die Linien b, c und d, für die übrigen auf 20 pro Mille; der kleinste Radius darf bei den Linien b, c, d und f 350 m, bei den 4 anderen 250 m betragen.

Die höchste Grenze des Tarifs ist bestimmt worden:
für Reisende, als Einzelpreis pro Kilometer auf . 0,03 —0,07 Pes.
„ Vieh, „ „ „ „ „ . 0,015—0,07 „
„ Güter, pro Tonne und Kilometer, und zwar:
Eilgut = 0,70, Frachtgut 1. Klasse = 0,20, 2. Klasse = 0,08, 3. Klasse = 0,04, verschiedene Transporte auf 0,20 bis zu 1,00 Pesetas.

Die Eröffnung der eingereichten Offerten wird am 12. Oktober cr. erfolgen. („Moniteur des intérêts matériels.“) St.

Portugiesische Besitzungen an der Afrikanischen Westküste.

Loanda - Ambaca.

Am 25. August fand im Marineministerium zu Lissabon die Eröffnung der einzigen Bewerbung um Bau und Betrieb dieser ausgeschriebenen Eisenbahnlinie statt.

Der betreffende Bewerber, Herr Alexander Peres, hatte etwa um 5 Frcs. den festgesetzten Zuschlagspreis von 111 110 Frcs. pro Kilometer unterboten, welchen die Regierung in Aussicht genommen hatte. St.

Präjudizien.

v. O. **Beschädigung und Werthverminderung eines Hauses durch Anlage und Betrieb einer Eisenbahn. Gerichtliche Zuständigkeit. Voraussetzung und Umfang der Schadenersatzpflicht nach dem gemeinen Recht und dem Französischen Enteignungsgesetz vom 8. Mai 1841.** — Zum Zweck der Erbauung der Verbindungskurve zwischen der Zweibrücken-, bezl. Bitsch - Saargemünder und der Saargemünd - Saaralbener Bahnlinie wurde Klägerin für einen Theil ihres zu St. bei S. gelegenen Anwesens enteignet und auch entschädigt. Der unten zur Sprache kommende Anspruch auf Ersatz des Minderwerthes ihres Hauses infolge der Anlage und des Betriebes der gedachten Verbindungslinie blieb dagegen von der Verhandlung und Feststellung vor den Enteignungsgeschworenen, als gesetzlich nicht dahin gehörig, ausgeschlossen und gab dazu Anlass, dass Wittwe F. gegen die Generaldirektion der Reichseisenbahnen gerichtliche Klage auf Zuerkennung einer Entschädigung im Betrage von 8 000 *M.* mit Zinsen vom Klagetage erhob. Die Beklagte lehnte jede Verbindlichkeit zum Schadenersatze ab. Das Gericht hat nach stattgehabter Beweisführung verurtheilt. In den Gründen wird ausgeführt: „Die Klage gibt eine doppelte Ursache für die Beschädigung und Entwerthung des fraglichen Hauses an: die Anlage des 8,6 m hohen Eisenbahndammes, durch welchen dem Hause Licht und Luft entzogen und eine gesundheitsschädliche und die Substanz des Hauses selbst angreifende Feuchtigkeit zugeführt werde, und ferner den Eisenbahnbetrieb selbst mit seiner Feuersgefahr durch entfliegende Funken und mit seinen Bodenerschütterungen. — Diese Klage erscheint zweifellos nach § 8 des Gesetzes für Els.-Lothr., betr. die Ausführung des Ger.-Verfass.-Ges. vom 4. November 1878 als formell zulässig. — Was die Frage nach ihrer materiellen Begründung anlangt, so ist zunächst zu berücksichtigen, dass die Klägerin in dem erwähnten Enteignungsverfahren eine Entschädigung für Minderung ihres Hauswerthes weder verlangt, noch erhalten, sondern sich deren besondere Geltendmachung ausdrücklich vorbehalten hat. — Als Voraussetzung einer Entschädigung der vorliegenden Art ergibt sich nach dem gemeinen bürgerlichen Recht, dass ein Eigenthümer seine Sache in der Art benutzt hat, dass dadurch auf das Nachbargrundeigenthum eine dessen Substanz beschädigende oder doch den gewöhnlichen gemeinen Gebrauch desselben beeinträchtigende Einwirkung ausgeübt wurde. Nach dem Gesetz über die Enteignung vom 3. Mai 1841 aber hat die Eisenbahnverwaltung nicht bloss für den Werth des enteigneten Landes, sondern auch für den Schaden aufzukommen, welcher durch die Anlage und den Betrieb der Eisenbahn auf dem enteigneten Lande dem in den Händen seines Vorbesitzers zurückbleibenden Eigenthum mittel- und unmittelbar zugefügt wird. (Entsch. des K. Rathes in Els.-Loth. v. 10. Mai 1881.) — Bei Prüfung der Frage, ob nach diesen Grundsätzen der Klägerin ein Anspruch auf Entschädigung zusteht, kommt zunächst in Betracht, dass das Haus derselben, wie aus dem erhobenen Gutachten erhellt, infolge der ohne die erforderlichen Sicherheitsmassregeln erfolgten Dammanlage durchfeuchtet und in diesem Zustande ungesund geworden ist, dass jedoch, wie weiter das Gutachten überzeugend darthut und wie auch nicht mehr bestritten wird, die Feuchtigkeit sich vollständig beseitigen lässt und dass bereits die Ursache dazu durch Arbeiten auf Kosten der Beklagten gehoben ist. Die Klägerin kann somit auf diesen Klagegrund hin nach gemeinem Recht nur noch insoweit einen Ersatz beanspruchen, als es sich um die Beseitigung der Schäden aus der bisherigen Feuchtigkeit, sowie um die hieraus entstanden e seitherige Minderung des Miethswerthes ihres Hauses handelt. — Wenn aber auch die Feuchtigkeit wieder vollständig schwindet, so ist doch dem Hause nach dem Gutachten sowie nach dem Zugeständniss der Beklagten selbst dauernd in nicht unerheblichem Masse Luft und Licht durch den theilweise bis auf 0,60 m nahe gerückten 8,6 m hohen Eisenbahndamm entzogen und dadurch dem Anwesen die Gefahr, dumpfig zu werden, nahegerückt. Hierdurch aber allein schon wird, wenn auch die Bahnlinie zur Zeit nicht im regelmässigen Betriebe steht, und deshalb über schon jetzt vorhandene Feuersgefahr und über Bodenerschütterungen nicht mit Recht geklagt werden kann, auch ein Rückgang des klägerischen Geschäfts nicht erwiesen worden ist, jedenfalls im Zusammenhalt mit den obenerwähnten Umständen, welche in ihrer Vereinigung eine geringere Beschaffenheit des Hauses zur Folge haben, sowie im Hinblick auf die vom Sachverständigen bekundete Dammrutschung eine Verminderung des Werthes des Hauses dargethan, die mit Rücksicht auf das Gutachten und den Werth des gerichtsbekannten Hauses, ohne dass es noch einer weiteren Abschätzung bedürfte, auf 2 000 *M.* berechnet werden kann und zu deren Zahlung die Beklagte nach den schon vorerwähnten Grundsätzen des Expropriationsgesetzes verpflichtet erscheint.“ — Vgl. § 4 Einf.-Ges. zur Civ.-Pr.-Ordn. f. Els.-Lothr. — (Erk. des Landgerichts zu Saargemünd vom 27. Oktober 1884 in S. Wittwe S. wider R.-Eisenb. Duy und Sauter, Jur. Zeitschr. f. Els.-Loth.. Bd. X S. 268 ff.)

Haftpflicht.

v. O. **Subsidiäre Haftung der Eisenbahnverwaltung bei Zolldelikten.** Der Provinzialsteuerdirektor für Schlesien hat am 27. August 1883 einen Strafbescheid dahin erlassen, dass der bei der Oberschlesischen Eisenbahnverwaltung angestellte Packmeister Sch., weil er einen aus Russland mit Eisenspänen eingegangenen Güterwagen, als zollfreie Eisenschlacke enthaltend, der Zolldefraude schuldig und deshalb neben der Erlegung der mit 110,90 *M.* hinterzogenen Gefälle mit einer Geldbusse von 443,60 *M.* und den Kosten des Verfahrens zu belegen, die Direktion der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft aber gehalten, für Geldbusse, Zollgefälle und Kosten subsidiarisch zu haften. Dieser Strafbescheid ist gegen Sch. rechtskräftig geworden, dagegen hat die genannte Direktion auf gerichtliche Entscheidung angetragen. Während das Schöffengericht auf gänzliche Aufhebung der subsidiarischen Haftung erkannte, weil eine Defraudation nicht vorliege, hat das Berufungsgericht die subsidiarische Verhaftung in Höhe von 50 *M.* und der Kosten aufrecht erhalten, im übrigen aber aufgehoben, indem es annimmt, dass Sch. zwar erwähntermassen eine Defraudation nicht beabsichtigt, jedoch nach § 136 No. 1 c, 137, 152 Vereins-Zollges. durch die ihm zur Last gelegte That eine Ordnungsstrafe verwirkt habe, welche entsprechend der Sachlage auf 50 *M.* festzusetzen gewesen wäre. Das Reichsgericht hat die Revision des Provinzialsteuerdirektors aus folgenden Gründen verworfen, indem es dieselbe nach keiner Seite für begründet erklärt:

1. Zu ihrer Rechtfertigung wird in erster Reihe ausgeführt, dass die von der Vorinstanz für aufgehoben erachtete Vorschrift des § 59 des Preuss. Gesetzes wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen vom 23. Januar 1838 noch Geltung habe, weil dieselbe nicht prozessrechtlicher, sondern materieller Natur sei. Dieser Ausführung kann indess nicht beigetreten werden. Schon äusserlich sind in dem angeführten Gesetze die Bestimmungen materiellen Inhalts von den prozessrechtlichen streng geschieden, indem die §§ 1—24 unter dem Abschnitte: „A. Von den Strafen der Zollvergehen“, die §§ 28—60 unter dem Abschnitte: „B. Von dem Strafverfahren“ zusammengefasst werden. Während in dem Abschnitte A. der § 19 mit der Ueberschrift: „D. Subsidiarische Vertretungsverbindlichkeit dritter Personen“ — ebenso wie jetzt § 153 des Vereins-Zollgesetzes vom 1. Juli 1869 — darüber Bestimmung trifft, in welchen Fällen und in welchem Umfange eine solche Vertretungsverbindlichkeit eintritt, tragen in dem Abschnitte B die §§ 56—59 die gemeinsame Ueberschrift: „M. Verfahren gegen die gemeinsam Verhafteten.“ — Dieser äusseren Stellung und Bezeichnung entspricht sodann auch der Inhalt des § 59 a. a. O., welcher wörtlich dahin lautet: „Die abgesondert von der Untersuchung wider den Kontravenienten zur gerichtlichen Kognition gelangende subsidiarische Verhaftung wird im Wege des summarischen Prozesses erörtert und entschieden. Das Gericht darf hierbei nur auf die Beurtheilung der Frage eingehen, ob der Fall der subsidiarischen Verhaftung nach den Gesetzen vorhanden sei. Eben dieses findet statt, wenn der Kontravenient sich bei dem verurtheilenden Erkenntnisse beruhigt, der subsidiarisch Verhaftete aber von den in den Prozessgesetzen angeordneten Rechtsmitteln

Gebrauch macht. — Es wird hier eine Frage des materiellen Strafrechts nicht berührt, insbesondere über die Voraussetzungen und Grenzen der subsidiarischen Vertretungsverbindlichkeit nichts verordnet, vielmehr nur vorgeschrieben, welches Verfahren einzuschlagen und inwieweit die Vertheidigung des subsidiarisch Verhafteten zu berücksichtigen, wenn über die subsidiarische Verhaftung abgesondert von der Bestrafung des Kontravenienten zu entscheiden ist. — Mit Recht hat deshalb die Strafkammer angenommen, dass es sich um eine prozessrechtliche Vorschrift der Preussischen Landesgesetzgebung handelt und dass diese Vorschrift, da sie nicht das Verfahren im Verwaltungswege, sondern das Verfahren vor den Gerichten betrifft, da andererseits in der Str.-Proz.-Ordn. nicht auf sie verwiesen wird, durch den § 6 des Einführungsgesetzes zur Str.-Proz.-Ordn. ausser Kraft gesetzt ist. Die Rüge einer Verletzung dieses § 6 durch unrichtige Anwendung, sowie einer Verletzung des § 59 des Gesetzes vom 23. Januar 1838 durch unterlassene Anwendung ist hiernach hinfällig. — Dass nach den Bestimmungen der Strafprozess-Ordnung die aus § 153 Ver.-Z.-G. subsidiarisch in Anspruch genommene Eisenbahnverwaltung in ihren Vertheidigungsbefugnissen durch das Verhalten des Angeschuldigten nicht beschränkt, insbesondere auch befugt ist, zur Anwendung der Feststellung ihrer subsidiarischen Haftbarkeit die Nichtschuld ihres Angestellten oder Bevollmächtigten nachzuweisen, erscheint unbedenklich und wird auch von der revidirenden Verwaltungsbehörde nicht bezweifelt. Dagegen bezeichnet die letztere event. den § 137 Abs. 2 des Vereins-Z.-Ges. deshalb als verletzt, weil zur Ausschliessung der Defraudationsstrafe der Nachweis, dass der Packmeister Sch. eine Zollhinterziehung nicht beabsichtigt habe, nicht genüge, vielmehr darzuthun gewesen wäre, dass eine Defraude überhaupt auf keiner Seite, also namentlich auch nicht von dem Aussteller der Frachtbriefe, beabsichtigt war. Allein diesem Angriffe liegt eine Auslegung des § 137 Abs. 2 des Zoll.-Ver.-G. zu Grunde, deren Unhaltbarkeit vom Reichsgericht bereits in den Urtheilen vom 29. Januar 1883 wider L. Bd. VIII S. 21 und vom 7. Oktober 1883 wider K. nachgewiesen ist.

2. Endlich findet die Verwaltungsbehörde einen Verstoss gegen den § 153 des Ver.-Zoll-G. darin, dass der Vorderrichter eine Mithaft für eine von ihm arbitrirte Ordnungsstrafe ausspricht, welche, und zwar von einem anderen Richter, gegen den eigentlich Schuldigen hätte festgesetzt werden sollen, aber nicht festgesetzt ist. Die hieraus von der Revision gezogene Folgerung, dass event. auch gegen den Packmeister Sch. auf Grund des § 397 Str.-Proz.-Ordn. an Stelle der aufzuhebenden Defraudationsstrafe nur eine Ordnungsstrafe festzusetzen sei, ist ohne weiteres als unberechtigt zurückzuweisen, da Sch. auf gerichtliche Entscheidung nicht angetragen hat, die Gerichte also gar nicht in die Lage gelangt sind, den Strafbescheid der Verwaltungsbehörde, soweit er die Bestrafung des Sch. zum Gegenstande hat, ihrer Entscheidung zu unterziehen. Von einer direkten oder entsprechenden Anwendung des auf ganz anderen Voraussetzungen beruhenden § 397 Str.-Pr.-Ordn. kann deshalb nicht die Rede sein. In Frage könnte vielmehr nur kommen, ob infolge der Rüge einer Verletzung des Ver.-Zoll.-G. gegenüber der Eisenbahndirektion die subsidiarische Haftbarkeit deshalb gänzlich in Wegfall zu bringen wäre, weil dem Angeschuldigten Sch. eine Ordnungsstrafe als solche und namentlich eine Ordnungsstrafe von 50 *M.* nicht auferlegt worden ist. Aber die Rüge selbst erweist sich als verfehlt. — Durch den von der Eisenbahndirektion gestellten Antrag auf gerichtliche Entscheidung wurde das angerufene Gericht mit der Prüfung befasst, ob und in welchem Umfange die gesetzlichen Voraussetzungen für die subsidiarische Verhaftung der Eisenbahnverwaltung vorliegen. Es hatte also namentlich auch selbständig zu prüfen, ob und in welchem Umfange der Packmeister Sch. sich einer Verletzung der zollgesetzlichen Vorschriften schuldig gemacht hat. Fand das Gericht bei dieser Prüfung, wie es vorliegend geschehen ist, dass Sch. für die ihm zur Last fallende Handlung bei richtiger Gesetzesanwendung nicht mit der von der Steuerbehörde festgesetzten Geldbusse, wohl aber mit einer geringeren Geldbusse zu belegen gewesen wäre, so war die subsidiarische Haftbarkeit der Eisenbahnverwaltung nicht gänzlich zu verneinen, sondern nur auf den Betrag der von Sch. nach Massgabe des Gesetzes verwirkten Geldbusse einzuschränken. Einer derartigen Einschränkung stand der Umstand, dass der Strafbefehl gegen Sch. eine Defraudationsstrafe festgesetzt hatte, das Gericht aber nur eine Ordnungsstrafe als verwirkt ansah, nicht entgegen, denn § 153 des Ver.-Zoll-G. lässt die Vertretungsverbindlichkeit für Geldbussen ohne weitere Unterscheidung eintreten. Bei der Ordnungsstrafe und bei der Defraudationsstrafe handelte es sich aber um dasselbe Thun und mit der Geldbusse von 443 *M.* 60 *ℌ* war dem Sch. zugleich die geringere Geldbusse, für welche der Berufungsrichter die subsidiarische Haftbarkeit ausgesprochen hat, auferlegt worden. Demgemäss konnte der Vorderrichter ohne Rechtsirrthum die Voraussetzungen der subsidiarischen Verhaftung auf Höhe einer Geldbusse von 50 *M.* als vorhanden annehmen. — Es war deshalb die Revision, auch soweit sie als zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung eingelegt gelten sollte, zu verwerfen.“ (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 22. Mai 1885 wider Sch. und Gen. Reg. 1072/85; Entscheid. Bd. XII S. 212 ff.)

Kursbücher.

Süddeutsches Eisenbahn-Kursbuch. Herausgegeben von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. am 1. Oktober 1885.

Das „Süddeutsche Eisenbahn-Kursbuch“ hat seit unserer letzten Besprechung desselben wesentliche Aenderungen erfahren, die zum grössten Theil als Verbesserungen bezeichnet werden müssen. Es sind gegen früher nunmehr diejenigen nördlichen Bezirke in erster Linie aufgenommen, welche als Durchgangs-Verkehrsgebiet nach dem Süden Deutschlands gelten, und von den Linien dieser Bezirke haben wiederum zunächst die nach südlicher Richtung führenden Strecken — nach geographischer Reihenfolge geordnet — einen Platz gefunden. Die Schweizer sowie die bedeutenderen Eisenbahnlinien der südlichen Oesterreichischen Lande erscheinen nicht mehr auszugsweise und überall sind die Verkehrsbeziehungen der einzelnen Verwaltungsbezirke untereinander durch Aufnahme aller in Betracht kommenden Anschluss-Züge oder -Strecken zum Ausdruck gebracht, so dass der Reisende beim Befahren einer Strecke sogleich die von dieser weiter abzweigenden Routen mühelos erkennen und mit Sicherheit benutzen kann. Die Gewissheit, beim Gebrauch des Heftchens nicht fehlzugehen, hat denn auch demselben eine recht stattliche Zahl von Reisenden zu Freunden gemacht. Auch die bereits am 26. September d. J. zur Ausgabe gelangte, sehr sauber gehaltene Winterausgabe zeichnet sich wieder nach dieser Richtung hin vortheilhaft aus und kann daher als „treuer Reisebegleiter“ aufs wärmste empfohlen werden.

Litteratur.

Kalender für Eisenbahnbeamte auf das Jahr 1886. 13. Jahrgang. Bearbeitet von einem Fachmann. Verlag von Leopold & Bär in Leipzig. Duodezformat. 22 Bogen. Preis 1 *M.*, auf je 10 Exemplare 2 Freiexemplare.

Der eigentliche Kalender umfasst 87 Seiten, der übrige Theil viele nützliche Uebersichten, Bestimmungen und Gesetze auf 255 Seiten. Störend ist, dass für diese willkommenen Beilagen kein Inhaltsverzeichniss beigefügt worden ist, so dass man sich schwer in dem Werkchen zurechtfinden kann. Unter anderem enthält dasselbe den Ministerialerlass vom 15. Januar 1876, betreffend gemeinsame Bestimmungen für alle Beamten im Preussischen Staatsdienst (Seite 129—135), die Bedingungen für den Eintritt in den Büreaudienst der Preussischen Staatsbahnen (Seite 136—150), das Vereinskarten-Reglement (Seite 151—156), Reglement für die Prüfung der mittleren und niederen Staats-Eisenbahnbeamten vom 26. Juni 1880 (Seite 156—176), Instruktion für die Verkehrskontrolle der Preussischen Staatsbahnen (Seite 177—192), Regulativ für die Dienstwohnungen der Staatsbeamten vom 26. Juli 1880, (Seite 193) Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, Gesetz und Ausführungsbestimmungen, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten (Seite 212—242), Zusammenstellung der Grundsätze für das Dienstverhältniss der Subalternbeamten, Reglement für die Berechnung der Nebenemolumente der Beamten (Seite 249—251), Uebereinkommen, betreffend Dienstdepeschen-Verkehr (Seite 262—265) mit alphabetischer Uebersicht (Seite 266—270), Instruktion, betreffend Vorsichtsmassregeln bei Beförderung feuergefährlicher Gegenstände (Seite 275), Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände (Seite 277—297) mit Stationenverzeichniss (S. 298—310), Bestimmungen für Brettertransporte (bis S. 320), Vorschriften für die Behandlung Verunglückter vom 1. April 1881 (bis S. 330), Instruktion für das Central-Abrechnungsbüreau.

Der Preis (inbegriffen eine ganz leidliche Eisenbahnkarte) ist für das, was geboten wird, als ein sehr billiger zu bezeichnen.

Miszellen.

Preisaufgabe.

Der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin hat, wie wir seiner Zeit berichtet haben, in der Sitzung vom 10. Februar d. J. beschlossen, auch für dieses Jahr eine Preis-Aufgabe zu stellen und dafür das Thema gewählt: „Historisch-kritische Darstellung der Entwickelung des Eisenbahn-Oberbaues in Europa“.

Mit Rücksicht auf den für die Ablieferung der Arbeiten festgesetzten Endtermin, den 31. Dezember d. J., wollen wir nicht unterlassen, das Augenmerk aller Eisenbahn-Ingenieure nochmals auf diese wichtige und zeitgemäss gewählte Aufgabe hinzulenken und dem Wunsch Ausdruck zu geben, dass eine recht zahlreiche Betheiligung an dem interessanten Wettbewerb stattfinden möge.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 15. Oktober d. J. wird die Strecke **Greiffenberg-Löwenberg** mit den für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Liebenthal, Schmottseifen und Loewenberg i./Schl. und mit der Haltestelle Mois sowie dem Haltepunkte Krummenöls, welche beide nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienen, nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 dem Betriebe übergeben und werden auf derselben die im Fahrplan vom 1. Oktober d. J. bereits bekannt gegebenen Züge verkehren.

Berlin, den 3. Oktober 1885. (2104J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 3. Oktober d. J. wird im Bezirk der unterzeichneten Direktion bezw. des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts (rechtsrheinischen) zu Essen der auf dem Gebiete zwischen der Station Frintrop (an der ehemaligen Rheinischen Bahnlinie Heissen - Osterfeld) und der Köln-Mindener Strecke Oberhausen-Berge-Borbeck angelegte, die genannten Strecken unmittelbar mit einander verbindende Rangir- und Sammelbahnhof Frintrop für den Wagenladungs-Güterverkehr, sowie die zwischen den Bahnhöfen Speldorf K. r. und Broich E. hergestellte Verbindungsbahn für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Die infolge dieser neuen Verbindungen im Verkehr zwischen verschiedenen diesseitigen Stationen unter einander sich ergebenden reduzirten Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze sind in den am 3. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachträgen No. XIII zum Lokalgütertarif (Theil II) vom 1. September 1881 bezw. zum Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) vom 1. Juli 1881 für den Lokalverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks enthalten.

Exemplare dieser Nachträge, von welchen derjenige zum Gütertarife ausserdem Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, des Nebengebühren- und Ueberfuhrgebühren - Tarifs enthält, sind bei den Güterexpeditionen und in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Soweit nach dem bezeichneten Nachtrage zum Ausnahmetarif B Frachterhöhungen für einzelne Zechen eintreten, bleiben die betreffenden seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November d. J. in Kraft.

Ferner erfolgt vom 15. Oktober cr. ab auf Station Dreisbach die Annahme und Ausgabe von Privatdepeschen.

Köln, 29. September 1885. (2105)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

II. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Infolge eingetretenen Hochwassers ist auf den Linien der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen zwischen den Stationen Lengenfeld und Assling der Strecke Tarvis-Laibach und zwischen den Stationen Lussnitz und Pontafel der Strecke Tarvis-Pontafel der Verkehr am 27. September l. J. gänzlich eingestellt worden.

Ferner sind seit dem genannten Tage laut Mittheilung der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen die Bahnlinie zwischen St. Margrethen und Rheineck wegen Rhein-Hochwassers für den Personen- und Güterverkehr unterbrochen. Hiervon wird im Sinne der Bestimmung des Vereins-Wagenregulativs § 14, Alinea 4, Mittheilung gemacht.

Wien, am 30. September 1885. (2106)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Infolge Hochwassers ist am 28. v. Mts. in der Strecke Neumarkt-Salurn der Bahndamm durchbrochen worden und eine Störung des direkten Zugverkehres eingetreten.

Mit Bezug auf § 14, Alinea 3 und 4 des Vereins - Wagenregulativs wird dies hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Diese Verkehrsstörung wird voraussichtlich in 10—12 Tagen behoben sein.

Wien, am 1. Oktober 1885. (2107)
Die Generaldirektion.

III. Güterverkehr.

Für den **Transport von Holz** des Ausnahmetarifs 6 a und b treten im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre** vom 15. Oktober d. Js. an zwischen Eichwald und Nossen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

6 a	6 b
0,43	0,40 ℳ pro 100 kg,

Dresden, am 2. Oktober 1885. (2108)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Vom 1. dieses Monats ab sind die Frachtsätze für Kohlen- und Koakstransporte ab der Lothringischen Station Kochern nach Frankreich (Tarif No. 21) beim Uebergang Amanweiler um 0,20 Frcs. und bei den Uebergängen Noveant und Avricourt um je 0,25 Frcs. pro 1 000 kg ermässigt.

Köln, den 4. Oktober 1885. (2109)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit dem 1. Oktober l. Js. tritt für den **Norddeutsch - Bayerischen Seehafenverkehr** ein Ausnahmetarif für überseeische Import- bezw. Exportartikel in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Nordsee - Hafenplätzen Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenhamm, Harburg, Hamburg, sowie den Ostseehafenplätzen Lübeck - Stettin einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen andererseits.

Aufgehoben werden durch diesen Tarif:

1. der Seehafen-Ausnahmetarif des Hannover - Bayerisch - Oesterreichischen Eisenbahnverbands vom 1. November 1881 nebst Nachträgen, mit Ausnahme der Frachtsätze für Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach, welche bis zur Einführung anderweiter Frachtsätze im Westdeutschen Eisenbahnverbande noch bestehen bleiben;
2. die zur Zeit noch in Anwendung befindlichen Nachträge 22, 24, 25 und 26 zum Tarif für den Hamburg-Lübeck-Bayerischen Verbands - Güterverkehr vom 1. Oktober 1878, bezüglich der Seehafen-Ausnahmetaxen für Bergedorf, Lübeck, Altona loco und Ottensen loco;
3. Der Seehafen-Ausnahmetarif des Stettin-Berlin-Bayerischen Verbandes vom 15. September 1883;
4. die mittelst Instruktionsverfügungen eingeführten Aenderungen und Ergänzungen hinsichtlich der unter 1, 2 und 3 näher bezeichneten Seehafen-Ausnahmetarife.

Insoweit gegenüber den bisher gültigen Ausnahmefrachtsätzen bei Anwendung der neuen Taxen ungünstigere Frachtberechnungen sich ergeben, sind noch bis zum 15. November d. Js. die alten Tarifsätze für die Verfrachtung der bezüglichen Gütersendungen massgebend. Bis zu demselben Tage findet auch direkte Güterabfertigung auf Grund der seitherigen Ausnahmetarife von oder nach denjenigen Stationen eventuell statt, für welche in dem neuen Ausnahmetarif direkte Taxen nicht mehr enthalten sind.

Zum Preise von 0,50 ℳ pro Stück sind Exemplare des fraglichen Tarifs durch die Güterexpeditionen der Verbandsstationen käuflich zu beziehen. (2110)

Hannover, am 28 September 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
auch Namens der betheiligten
Verwaltungen.

Am 3. Oktober 1885 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. März 1884 ab gültigen **Ausnahmetarife** für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke **Elberfeld, Köln (linksrheinisch)** und **Köln (rechtsrheinisch)** nach Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** in Kraft, enthaltend neue, beziehungsweise anderweite, ermässigte Frachtsätze ab Frintrop und Osterfeld Rh. sowie ab Zeche Christian Levin und Berichtigungen. Exemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 3. Oktober 1885. (2111)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 3. Oktober d. J. kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr** zur Einführung:

1. die Nachträge No. V zu Heft 1, No. XII zu Heft 2, No. XI zu Heft 3, No. X zu Heft 4 und No. XIII zu Heft 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883;
2. die Nachträge No. X zu Heft 1 bezw. 2, No. VIII zu Heft 3, No. IV zu Heft 5, No. V zu Heft 6 und No. I zu Heft 7 bezw. 9 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen etc.) und
3. neue bezw. anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für den Verkehr von den Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Homberg und Kohlscheid K. l. nach verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrhein.)

Die genannten Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Conzen und Maybach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.), Vogelheim und Wülfrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, anderweite Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs H für Roheisen aller Art und Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl zur Ausfuhr nach Belgien und darüber hinaus im Verkehr mit Station Herbesthal sowie Berichtigungen.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bezüglichen seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November in Kraft.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit Station Wülfrath gelten erst von dem noch bekannt zu machenden Tage der Verkehrseröffnung auf dieser Station ab.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 30. September 1885. (2112)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im Ausnahmetarif für die **Beförderung von Steinkohlen etc.** von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke **Elberfeld** und **Köln (links- und rechtsrh.)** nach Stationen der **Oldenburgischen Staatsbahn**, gültig vom 1. September 1883, treten am 3. d. M. verschiedene, theilweise Frachterhöhungen in sich schliessende Aenderungen ein.

Die bisherigen Frachtsätze bleiben — soweit dieselben billiger — jedoch noch bis zum 15. November d. J. in Gültigkeit.

Näheres ist auf den Stationen, welche in den direkten Verkehr einbezogen sind, zu erfahren. (2113B&W)

Oldenburg, 1885 Oktober 1.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr. Zu unserem Lokal-Gütertarif vom 1. August 1883 tritt mit dem 1. Oktober d. J. der **Nachtrag I** in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement.
II. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften.
III. Aenderung des Tarifs für die Nebengebühren.
IV. Ergänzungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen u. s. w.
V. Aenderungen der Tariftabellen.
VI. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der besonderen Ausnahmetarife.

Exemplare desselben sind auf den Stationen und in unserem Verwaltungsbüreau unentgeltlich zu haben.

Soweit durch die in dem Nachtrage enthaltenen neuen Sätze des Ausnahmetarifs 4 Erhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben letztere noch bis zum 15. November d. J. in Geltung.

Lübeck, den 30. September 1885. (2114)
Die Direktion der
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt, Hannover, Magdeburg und der Braunschweigischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe wird enthalten:

1. unveränderte, bereits in Bestand gewesene Frachtsätze,
2. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Salz, sowie neue Frachtsätze für Salztransporte ab Lüneburg,
3. neue Frachtsätze im Verkehr diverser Stationen der obenbezeichneten Direktionsbezirke mit Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Aufgehoben werden durch den bezeichneten Tarif:

1. der bezügliche Verbandstarif vom 31. August 1882,
2. der Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Altona und
3. der Ost-Westdeutsche Verbandstarif, soweit er den Verkehr mit Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn betrifft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau hierselbst schon jetzt und die betheiligten Stationen ab 1. November cr., bei welchen von dann ab Exemplare des Tarifs zum Verkauf aufliegen werden.

Berlin, den 2. Oktober 1885. (2115)
Die Betriebsverwaltung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Verband. Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifes No. 17 für Farbhölzer von Ludwigshafen nach Neckarelz auf 0,30 *M.* pro 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1885. (2116)
Generaldirektion.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen-Kokes etc. aus Deutschland nach Italien via Peri und via Pontebba, gültig ab 1. Mai 1884, tritt am 15. Oktober l. Js. der I. Nachtrag, enthaltend Aenderungen sowie Berichtigungen des Haupttarifs, in Kraft. (2117)

München, den 30. September 1885.
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Für den Transport von
a) Samen und Sämereien aller Art, sowie Oelsaaten, nicht besonders genannten,
b) Mohn-, Sesam- und Ricinussaat
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief ab **Venedig** nach **Erfurt** kommen die nachstehenden Schnittsätze zur Anwendung:

Peri transit-Erfurt ad a) 40,32 Frcs.
„ „ „ ad b) 36,00 „
pro Tonne. (2118)

München, den 30. September 1885.
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Für den Transport von:
a) Samen und Sämereien aller Art, sowie Oelsaaten, nicht besonders genannten,
b) Mohn-, Sesam- und Ricinussaat
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief ab **Triest** und **Fiume** nach **Erfurt** kommen die nachstehenden Frachtsätze zur Anwendung:

ad a) . . . . 49,96 Frcs.
ad b) . . . . 45,64 „
pro Tonne. (2119)

München, den 30. September 1885.
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Gütertarif vom 16. März 1880. Für den Güterverkehr zwischen den Stationen Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Zittau der Königlich Sächsischen Staatsbahn einerseits und den Stationen Coburg, Eisfeld, Hildburghausen, Immelborn, Meiningen, Neustadt b/Cob., Oeslau, Salzungen, Schmalkalden, Sonneberg, Themar und Wernshausen der Werrabahn andererseits kommen mit dem 1. Oktober d. J. anderweite ermässigte Tarifsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 29. September 1885. (2120)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion,
(als geschäftsführende Verwaltung).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober l. J. tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 10. April 1880 ein neuer Tarif in Kraft, welcher auch Frachtsätze für den Verkehr zwischen Badischen Stationen und solchen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn enthält. Durch den neuen Tarif werden sämmtliche für den Verkehr zwischen der Badischen Bahn und den vorgenannten Südwestdeutschen Bahnen bisher bestandenen Tarife und Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren aufgehoben; ausserdem tritt der Tarif für die Beförderung von Thieren in Wagenladungen ab Bretten, Bruchsal, Durlach, Eppingen, Ettlingen, Mühlacker und Pforzheim nach Kehl transit, gültig vom 15. November 1882, ausser Kraft. Die bisher bestandene Vergünstigung, wonach bei der Umexpedition von Thiertransporten im Verkehr mit Elsässischen Stationen ermässigte Expeditionsgebühren zur Berechnung kamen, beschränkt sich von jetzt ab auf die in Kehl zur Umexpedition gelangenden Transporte im Verkehr zwischen Württembergischen und Reichsbahnstationen.

Der neue Tarif bietet gegen seither theilweise Frachtermässigungen, namentlich für Grossvieh in ganzen und halben Wagenladungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen und das Tarifbüreau der unterfertigten Verwaltung, von wo auch Exemplare des neuen Tarifs bezogen werden können. (2121)

Karlsruhe, den 1. Oktober 1885.
Namens des Verbandes:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Zu den **Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafentarifen** Theil II, Heft 1, Verkehr mit Oesterreich und Heft 3, Verkehr mit Ungarn tritt mit 1. Oktober l. J. der Nachtrag VII bezw. der Nachtrag I in Kraft.

Diese Nachträge betreffen die Kürzungsbeträge, die ab 1. Oktober l. J. zu berücksichtigen sind.

Ferner treten mit 15. Oktober l. J. folgende Tarifnachträge in Kraft:

Nachtrag II zu Theil II, Heft 3 des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafentarifes, enthaltend Kürzungstabellen mit Rücksicht auf den Koursstand der Oesterr.-Ungar. Valuta, Ausnahmetarif für Holz und Berichtigungen.

Nachtrag VI zum Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Ausnahmetarife Theil II, Heft 2 Verkehr mit Oesterreich, enthaltend ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 3a und b (Schmalz etc. und Thran).

Nachtrag I zum Deutsch-Oesterr-Ungar. Seehafen-Ausnahmetarife Theil II, Heft 4, Verkehr mit Ungarn, enthaltend Erweiterung des Ausnahmetarifes No. 12 (Harze etc.) durch Aufnahme der Stationen Predeal und Verciorova und anderweitige Frachtsätze für Petroleum.

Endlich Nachtrag V zum Ostdeutsch-Böhmischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, enthaltend neue Frachtsätze für Caolin etc.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oest.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8 erhältlich. (2122RM)

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf ausrangirter offener Wagen, eines Personenwagens mit Axen und Axen und Räder. Die in den Centralwerkstätten in Tilburg und Zwolle sich befindenden 67 offenen Güterwagen und ein Personenwagen 2. Klasse mit Axen und 35 Rädersätze sollen durch Submission vergeben werden.

Die Submissionszettel müssen der Abtheilung für Maschinen- und Wagendienst zu Utrecht bis zum 15. Oktober 1885 vor 12 Uhr Mittags eingereicht sein.

Der Ingenieur-Chef der Centralwerkstätten zu Tilburg und Zwolle wird über die Materialien Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden. (2123D&C)

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Oeffentlicher Verding von

8 Personenzuglokomotiven und 12 Güterzuglokomotiven mit Tender, 4 Normal-Tenderlokomotiven für Hauptbahnen und 4 desgl. für Nebenbahnen;

6 Stück 2 achs. Personenwagen I/II. Kl., 6 Stück 3 achs. desgl. III. Kl. und 3 Stück 2 achs. Interkommunikationswagen IV. Kl.;

15 Stück 2 achs. Güterzug-Gepäckwagen, 200 Stück Kohlenwagen und 25 Stück 4 achs. Plateauwagen. Ferner von

566 Radsätzen, 1 132 Tragfedern, 1275 Spiralfedern und 1 132 Lagerkasten.

Lokomotiven sollen in 4, Personenwagen

in 5, Güterwagen in 6, Radsätze in 6, Trag- und Spiralfedern in je 2 Loosen und Lagerkasten in einem Loose vergeben werden.

Eröffnung der Angebote Samstag, den 17. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr im maschinentechnischen Büreau hierselbst, an welches dieselben mit der Aufschrift: „Verding von Lokomotiven und Wagen" bezw. „von Radsätzen, Federn und Lagerkästen" einzusenden. Bedingnisshefte nebst Zeichnungen sind gegen Einzahlung von 5 ℳ für Lokomotiven, von 4 ℳ für Personen- und Gepäckwagen, von 3 ℳ für Güterwagen, von je 2 ℳ für Radsätze, für Trag- und Spiralfedern und für Lagerkasten von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hier zu beziehen. Zuschlag erfolgt spätestens innerhalb vier Wochen.

Elberfeld, den 29. September 1885. (2124J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

V. Vermischte Bekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld.
Die am 16. September d. Js. mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Albert'schen Saale am Crengeldanz — eröffnete Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind, wird im Hinblick auf den bisherigen äusserst lebhaften Besuch derselben und um mehrfach ausgesprochenen Wünschen entgegen zu kommen, erst am 15. Oktober d. Js. geschlossen werden. (2125J)

Für Eisenbahn-Jngenieure.
Für eine grössere, günstig gelegene, gut eingerichtete, mit Wasser- und Dampfkr. betr. Eisenkonstruktions-Werkstätte mit Eisengiesserei wird z. selbst. Leitung u. Vertr. des Bes. eine tücht. techn. Kraft ges., welche Gewandth. in Gesch.-Abschl. u. Kenntn. der techn. Anford. der Eisenbahn u. Bau-Beh. besitzt u. eine Kapit.-Einl. machen kann.
Fco. Off. unter **L. S. 746** an **Haasenstein & Vogler, Köln.**

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN Verzinkerei, Telegraphenkabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

PATENT
Beste Beleuchtung im Freien.
Eingeführt bei den bedeutendsten Bahnen des In- und Auslandes, bei Baubehörden, Wasserleitungen, Ueberschwemmungen etc. ca. 20 000 im Gebrauch.
J. G. Lieb, Biberach a/Riss.

Subscriptions-Einladung
auf ein neues Werk unter dem Titel: „Sammlung verschiedener Abhandlungen über das Eisenbahnwesen als practische Anleitung zur Vorbereitung auf die schriftliche Prüfung für die höheren nichttechnischen Subaltern - Beamtenstellen im Reichs- und Staatsdienste."
Als Gratisbeilagen schliessen sich an:
Theil II mit einer Reihe leicht verständlicher Aufsätze in französischer Sprache;
Theil III mit drei für die Eisenbahnen wichtigen Gesetzen nebst Kommentar.
Preis bis 10. Oct. cr. 3 ℳ pro Exemplar (unfrankirt gegen Nachnahme); späterer Verlagspreis 5 ℳ — Erscheinungstermin: Anfangs November cr.
Selbstverlag des Verfassers
Bischoff,
Ksl. Btr.-Secr.
zu Strassburg i/Elsass.

Tinten.
Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. **Bornträger & Clüsener.**

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Fahnen, Flaggen, Banner
liefert die
Fahnen-Manufactur Franz Reinecke, Hannover.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 79. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Oktober 1885.

Dieser Nummer liegt No. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die verschiedenen Arten des Betriebes auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen in Belgien.

Von A. Urban, früherem Artillerieoffizier, Oberingenieur für den Betriebsdienst bei der Eisenbahn Grand Central Belge.*)

Belgien besitzt verhältnissmässig die meisten durch mehrere Verwaltungen betriebenen Bahnhöfe, ebenso herrscht in der Vertheilung der Betriebskosten dieser gemeinsamen Bahnhöfe die grösste Verschiedenheit.

In vorliegendem Buche finden wir eine Sammlung dieser verschiedenen Betriebsarten. Der Verfasser hat die Vereinbarungen sowohl der Belgischen Bahnen, als auch der mit diesen in direkter Verbindung stehenden Grenzbahnen geordnet und im Auszuge zusammengestellt. Dieser Auszug enthält jedoch nur das, was in unmittelbarer Beziehung steht zur Vertheilung der Ausgaben und zu der Verantwortlichkeit der verschiedenen Verwaltungen unter sich und gegenüber dem Publikum. Die Motive für einige, mitunter ungewöhnlich erscheinende Klauseln wurden weggelassen und kann Aufschluss darüber aus den vollständigen Vereinbarungen leicht erholt werden.

Der Inhalt des Buches erscheint uns derart interessant, dass wir es uns nicht versagen können, darüber eingehend zu berichten und geben das I. Kapitel vollständig wieder, führen aus Kapitel II für jede der verschiedenen Arten, wie die Betriebskosten zur Vertheilung kommen, ein Beispiel auf, beschränken uns jedoch bei Kapitel III auf die Inhaltsangabe.

Kapitel I.

Allgemeine Anordnungen, welche für fast alle gemeinschaftlichen Bahnhöfe gelten.

Die betriebführende Verwaltung ernennt und entlässt den Stationsvorstand, die Unterbeamten, Werkführer, Bahnhofsarbeiter, mit einem Wort, das ganze Personal des Bahnhofes, ausgenommen die für Bahn-, Fahr- und Wagendienst speziell Angestellten. Jede Verwaltung behält sich das Recht vor, nach den Erfordernissen ihres Dienstes, einen oder mehrere Wagenrevisoren aufzustellen, deren Gehalt sie übernimmt.

Die Anträge wegen Uebertretung der Dienstvorschriften einer einzelnen Verwaltung seitens eines Angestellten des gemeinsamen Bahnhofes sind an die betriebführende Verwaltung zu richten, die entsprechende Massnahmen zu treffen hat.

Alles Personal, welches unter irgend einem Titel zum gemeinsamen Bahnhof gehört, ebenso das durchgehende Personal, welcher Verwaltung es auch angehört, steht unter dem Oberbefehl des Vorstandes des gemeinsamen Bahnhofes.

Der durch das Uebereinkommen bestimmte Personalstand kann nur mit Zustimmung der betreffenden Verwaltungen vergrössert werden.

Die betriebführende Verwaltung hat jedoch das Recht die Gehalte und Taglöhne nach ihren eigenen Reglements zu erhöhen.

Jede Verwaltung ertheilt ihre Anordnungen bezüglich der Zusammenstellung, des Ganges, der Regelmässigkeit und Sicherheit der Züge unmittelbar dem Vorstande des gemeinsamen Bahnhofes, ebenso alle Instruktionen wegen Vertheilung des Transportmaterials, mit einem Wort alle auf ihren besonderen Dienst bezüglichen Instruktionen.

Der Stationsvorstand ist verantwortlich für die Ausführung der Dienstesvorschriften jeder der die Gemeinschaft bildenden Verwaltungen.

Es versteht sich von selbst, dass die Unfälle oder Schäden, welche ausserhalb des gemeinschaftlichen Bahnhofes auf dem Netze einer der betheiligten Verwaltungen und infolge eines durch den Stationsvorstand oder in dessen Namen gegebenen Befehls entstehen, in keinem Falle dem gemeinsamen Bahnhof zur Last gelegt werden können.

Der Stationsvorstand hat bei Ausübung seines Dienstes die Interessen der betheiligten Verwaltungen nach besten Kräften zu wahren.

Er benachrichtigt jede Verwaltung von den Vorkommnissen, welche ihren besonderen Dienst und Verkehr betreffen.

Keine Verwaltung kann von den Angestellten des gemeinsamen Bahnhofes andere Dienstleistungen verlangen, als sich aus

*) Bruxelles, Imprimerie F. Callewaert père. 1885. Preis 4 Frcs.

den Bestimmungen für den Personen-, Gepäck- und Gütertransport ergeben etc. etc.

Reisende, Gepäck und Güter. Die Ausgabe der Billete für Rechnung der Verwaltungen geschieht in der Regel durch Bedienstete des gemeinschaftlichen Bahnhofes.

Es wird ein Schalter für I. und II. Klasse und einer für III. Klasse vorgesehen.

Die Bücher für diesen und den Güterdienst werden durch Beamte des gemeinsamen Bahnhofes, nach den Einzelbestimmungen jeder Verwaltung, geführt.

Die Untersuchung der Güter sowohl bei der Ankunft, als bei der Weiterbeförderung ist Sache des gemeinschaftlichen Dienstes.

Zum Zwecke der Auskunft werden Umladungsregister geführt, welche die Daten und Stunden des Empfanges und der Weiterbeförderung der im Durchgangsverkehr passirenden Güter angeben.

Einige Vereinbarungen bestimmen, dass, weil der Personen- und Gepäckdienst gemeinschaftlich ausgeübt wird, der Stationsvorstand den Oberbefehl behält und das gesammte Personal sich ihm unterzuordnen hat. Die Billetabgabe geschieht an getrennten Schaltern, wenn es von einer der Verwaltungen verlangt wird. Jede Verwaltung behält sich das Recht vor, einen Beamten für ihre Rechnung mit der Billetabgabe zu betrauen.

Nöthigenfalls wird in dem Bahnhofgebäude ein genügender Platz für diesen Dienst reservirt.

Jede Verwaltung hat ihre eigene Rechnungsstelle, welche stets das Recht hat, das Einnahmebüreau in Bezug auf den Personen- und Gepäckdienst zu kontrolliren.

Die Prüfungen finden, soweit thunlich, gemeinschaftlich durch die Beamten der verbündeten Verwaltungen statt.

Die für Rechnung jeder Verwaltung gemachte Baareinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr wird täglich, gegen Quittung und Rechnungsnachweisung dem zu diesem Zwecke angestellten Beamten überwiesen.

Der Eil- und Frachtgutdienst geschieht durch Angestellte und Arbeiter der Gemeinschaft. Jedoch behält sich jede der verbündeten Verwaltungen das Recht vor, durch eigens angestellte und von ihr besoldete Bedienstete die Untersuchung, den Eintrag und Empfang bei der Weiterbeförderung sowie die Ablieferung und Einkassirung bei Ankunft der Güter besorgen zu lassen. In diesem Falle werden die nothwendigen Lokalabänderungen durch Uebereinkommen festgesetzt und auf Kosten derjenigen Verwaltung ausgeführt, welche die Dienstestheilung verlangt. Diese Verwaltung hat gleicherweise die Kosten für Einrichtung und Möblirung der dem getrennten Dienste der beiden Verwaltungen anzuweisenden Lokale zu tragen.

Die Verladung, Abfertigung und überhaupt alle Manipulationen geschehen unter Aufsicht des Stationsvorstandes durch das gemeinschaftliche Personal.

Die durch eine oder die andere der beiden verbündeten Verwaltungen angestellten Beamten stehen, was Polizei und Ueberwachung betrifft, unter dem Vorstand des gemeinsamen Bahnhofes.

Einige Vereinbarungen bestimmen, dass die Güterschuppen gemeinschaftlich sind.

Telegraphendienst. Der Telegraphendienst im gemeinsamen Bahnhofe ist nach dem zwischen dem Staat und jeder der betheiligten Verwaltungen bestehenden Uebereinkommen festgesetzt.

Einige Vereinbarungen bestimmen, dass der Telegraphendienst dem Vorstand des gemeinsamen Bahnhofes unterstellt ist, welcher den Dienst nach den zwischen Staat und Verwaltungen bestehenden besonderen Vereinbarungen regelt.

Verantwortlichkeit. Im Falle eines sich bei der Untersuchung ergebenden Zweifels bezüglich der Beschädigung von Betriebsmitteln wird der Schaden zur Hälfte von dem gemeinschaftlichen Bahnhofe, zur Hälfte von der betreffenden Verwaltung getragen.

Die Reservemaschine, welche von einer Hilfeleistung zurückkehrt oder aus irgend einem Grunde die Station verlassen hat, wird bis zu ihrem Wiedereinlaufen in den Bahnhof als derjenigen Verwaltung zugehörig betrachtet, für welche sie in Thätigkeit war.

Alle Mankos und Schäden an Gütern, welche im gemeinsamen Bahnhofe ohne Berechtigung z. B. durch Verzögerung etc. lagern, fallen diesem Bahnhofe zur Last, es sei denn, dass die Untersuchung durch Bevollmächtigte der betheiligten Verwaltungen ergibt, dass der Gemeindienst nicht im Stande war, die Interessen der fraglichen Verwaltung besser zu schützen.

Die Folgen, welche bei der Verzögerung in der Güterbeförderung durch Mangel an Fahrmaterial entstehen, treffen jedoch ausschliesslich die schuldige Verwaltung.

Jede infolge von Irrthümern in der Buchführung durch die Beamten des gemeinsamen Bahnhofes zu zahlende Entschädigung trifft die Gemeinschaft, welches auch die Verwaltung sei, für welche die Beamten gearbeitet haben.

Die Verwaltungen adoptiren bezüglich der beim gegenseitigen Verkehr im gemeinsamen Bahnhofe ausgetauschten Frachten die Vorschriften wegen Uebergabe der Güter und die Bestimmungen über Ersatzleistung mit ihren Abänderungen, wie sie von der Belgischen Staatsbahn eingeführt sind oder noch eingeführt werden, insofern sie den besonderen Vereinbarungen nicht entgegen sind.

Verbrauch. Sämmtliche Erfordernisse des gemeinschaftlichen Bahnhofes werden durch die betriebführende Verwaltung geliefert und im Gemeindienste verrechnet. Jede Verwaltung liefert die zu ihrem speziellen Dienste nöthigen Drucksachen und Register.

Durch den Vorstand des gemeinsamen Bahnhofes wird Vormerkung über die im Gemeindienste verbrauchten Register und Drucksachen geführt; diese werden entweder auf Rechnung der betriebführenden Verwaltung oder durch diese geliefert und auf das Debet des gemeinsamen Bahnhofes eingetragen.

Indirekte Einnahmen. Gewisse ältere Vereinbarungen bestimmen, dass die Beschaffenheit der übergehenden Wagen auf der Uebergangsstation geprüft wird; diejenigen, welche den Anforderungen nicht entsprechen, werden auf Kosten der bezüglichen Verwaltung entladen.

Die Kosten dieser Umladung sind auf 0,50 Frcs. pro Tonne festgesetzt; sie sind von der betriebführenden Verwaltung einzukassiren, aber von den Betriebskosten der gemeinsamen Station in Abzug zu bringen.

Alle Kosten dieser Umladung fallen übrigens der übergebenden Verwaltung zur Last. Es ist jedoch zu bemerken, dass alle Bestimmungen dieser Art durch die nunmehrigen Dienstesvorschriften aufgehoben sind.

Rechnungswesen. Der Vorstand des gemeinschaftlichen Bahnhofes unterzeichnet alle Rechnungsbelege sowohl über Einnahmen als über Ausgaben.

Die Verwaltungen lassen die Thätigkeit der Einnahmebüreaus im gemeinsamen Bahnhofe überwachen und kontrolliren.

Eine vollständige Prüfung kann jeden Monat oder wenigstens alle Vierteljahr durch von der betriebführenden Verwaltung einberufene Beamte der Verwaltungen vorgenommen werden.

Der Stationsvorstand ist moralisch verantwortlich für die Führung seiner Unterbeamten.

Diese Verantwortlichkeit wird pekuniär, wenn schlechte Führungen vorkommen, welche durch Einsicht der Bücher hätten vermieden werden können.

Alle Rechnungsbeamten des gemeinsamen Bahnhofes müssen der betriebführenden Verwaltung eine nach deren Vorschriften zu bestimmende Kaution leisten.

Die betriebführende Verwaltung übergibt jeder betheiligten Verwaltung in dem der Abrechnung folgenden Monate eine detaillirte Rechnung über Ausgaben und Einnahmen des gemeinsamen Bahnhofes, nebst den Belegen. Durch diese Rechnung wird monatlich nach einem angenommenen Formulare der Beitrag jeder Verwaltung festgesetzt.

Gewisse Vereinbarungen, z. B. in Holland bestimmen, dass, auf Abschlag der gemeinschaftlichen Betriebskosten, der Verwaltung, welche die Direktion des Bahnhofes hat, durch die andere Verwaltung in der ersten Hälfte jeden Monats ein Antheil bezahlt wird im Betrage der Ausgaben des Vormonats, unter Vorbehalt der Regelung gelegentlich der ersten jährlichen Abrechnung.

Die jährliche Betriebsrechnung ist auf den 31. Dezember jeden Jahres festgesetzt; sie wird in dreifacher Ausfertigung innerhalb der 3 ersten Monate des folgenden Jahres aufgestellt, der Prüfung der betheiligten Verwaltungen unterzogen und nach Unterzeichnung durch dieselben in den nächsten 14 Tagen, von der Empfangnahme an, beglichen.

Im Falle, dass die Abrechnungen nicht innerhalb 6 Wochen nach ihrer Absendung durch die betriebführende Verwaltung anerkannt wären, hätte die betheiligte Verwaltung den ihr zufolge Abrechnung zukommenden Antheil, unter Vorbehalt späterer Regelung, sofort einzuzahlen.

Jede Verwaltung behält eine der anerkannten Ausfertigungen, die dritte wird sofort nach der Unterzeichnung an den Minister des Innern, zur Kenntnissnahme, geleitet.

Nach anderen Vereinbarungen wird der ungefähre Beitrag jeder Verwaltung zu den Ausgaben des Gemeinschaftsdienstes am 12. jeden Monats an die Verwaltung bezahlt, welche den Vorschuss geleistet hat und darüber am Jahresschlusse auf Grund des Uebereinkommens definitive Abrechnung gepflogen.

Zugsdienst. Der gemeinschaftliche Bahnhof wird mit einer oder mehreren Reservemaschinen versehen.

Die monatlichen Kosten dieser Lokomotiven werden zu Lasten des gemeinsamen Bahnhofes und auf das Guthaben der Verwaltungen im Verhältniss der von diesen zum Bahnhof gestellten Maschinen eingetragen.

Die Reservemaschinen werden, soweit möglich, von den betheiligten Verwaltungen im Verhältniss zu deren Antheil an den Betriebsausgaben des gemeinsamen Bahnhofes gestellt.

Die Reservemaschine kann für den Hilfs- und Fahrdienst benutzt werden um die Gebühr von 0,20 Frcs. für den zurückgelegten Kilometer. Die Fahrkosten werden in die Rechnung über Wagenbenutzung auf das Guthaben der die Reservemaschine besitzenden Verwaltung und zu Lasten der Verwaltung eingetragen, für welche die Fahrten gemacht wurden. Jedoch kann eine Reservemaschine zum regelmässigen Zugsdienst nur unter Zustimmung der Verwaltungen benutzt werden.

Es ist selbstverständlich, dass jede Verspätung im gemeinsamen Bahnhofe infolge Abwesenheit der Reservemaschine, selbst wenn diese zur Hilfeleistung verwendet ist, ausschliesslich der Verwaltung zur Last fällt, welche die Maschine entliehen hat.

Der Vorstand des gemeinsamen Bahnhofes hat die Leitung des Maschinenhauses zu überwachen. Er trifft die Anordnungen bezüglich des Rangirens und bestimmt die Stunden für die Anheizung. Er sichert mit einem Wort den Zugsdienst, was das Rangiren und die Reserve betrifft. Er benachrichtigt die Ingenieure der Verwaltungen von allenfallsigen Schäden an den Lokomotiven.

Die Beschädigungen an den Reservemaschinen im Gemeinschaftsdienst werden nach den Bestimmungen des Abschnittes „Verantwortlichkeit" ausgeglichen.

Einige Vereinbarungen bestimmen, dass dem Vorstande des gemeinschaftlichen Bahnhofes das ganze Zugspersonal, sowie Maschinisten, Heizer u. s. w. direkt unterstellt sind, solange sich dieses Personal im Bahnhofe befindet; er leitet das Manövriren und den Dienst der mit dem Bahnhofe verbundenen Anlagen.

Im Falle eines Hilfsignals dürfen die Stationsmaschinen auf den Linien der verbündeten Verwaltungen verkehren. Sie werden stets von einem Beamten der Gemeinschaft begleitet, welcher als Beamter der Verwaltung handelt, für welche er Hilfe leistet und alle Sicherheitsmassregeln trifft, welche der Eisenbahnbetrieb erheischt. Andere Vereinbarungen bestimmen, dass bei einem Unfall von jeder Verwaltung ein Beamter zur Hilfeleistung abgeordnet wird.

Wenn eine oder mehrere Reservemaschinen zum Rangirdienst für den Bahnhof bestimmt sind, werden dafür der Verwaltung, welche sie geliefert hat, 50 Frcs. für 12 Stunden und Maschine, sowie 4,20 Frcs. für jede weitere Stunde berechnet.

Bauten und Unterhaltung. Jede nicht für den Unterhaltungsdienst gemachte Ausgabe muss von den Verwaltungen genehmigt werden.

Jede Verwaltung untersagt sich im gemeinsamen Bahnhofe Materiallager zu errichten, welche die Gleise versperren könnten.

Alle Betriebsfragen, sowie alle entstehenden Streitigkeiten, soweit sie nicht durch vorhergehendes geschlichtet werden können, werden durch Bevollmächtigte jeder Verwaltung geordnet.

Kapitel II.

Eintheilung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe.

Die 83 gemeinsamen Bahnhöfe in Belgien lassen sich nach ihrer Betriebsweise eintheilen in:

1. Bahnhöfe mit Betrieb à forfait. Deren sind es 8 und ist dabei als Einheit zu Grunde gelegt:
 a) die Tonne bei vieren,
 b) die Achse bei einem,
 c) der Waggon bei zweien,
 d) die eine Verwaltung bezahlt eine festgesetzte Entschädigung bei dreien.

2. Bahnhöfe mit Betrieb im Verhältniss des Verkehrs. Solcher Bahnhöfe sind es 32 und ist dabei als Einheit angenommen:
 a) der Reisende bei zwölfen,
 b) der Waggon im Lokaldienst bei zweien,
 c) der ein- und ausgehende Wagen bei zweien,
 d) die Achse bei zweien,
 e) der Zug bei sechzehn.

3. Bahnhöfe mit Betrieb im Verhältniss des Verkehrs, aber mit einer jährlichen, auf den Verkehr des Vorjahres gegründeten Pauschalvergütung: 1 Bahnhof.

4. Bahnhöfe mit Betrieb nach einer fest bestimmten Vertheilung der Ausgaben: Derartige Bahnhöfe gibt es 32.

5. Bahnhöfe, in welcher jeder Zug eine Vergütung an die Gemeinschaft zahlt: 2 Bahnhöfe.

6. Bahnhöfe, die in keine der aufgeführten Klassen fallen: 4 Bahnhöfe.

ad 1a. Antwerpen (Bassins und Stuyvenberg).

Verwaltungen: Staatsbahn und Grand Central.
Betriebführende Verwaltung: Staatsbahn.

Vertheilung der Betriebskosten. Der Rechnungsantheil von Grand Central ist à forfait bestimmt. Grand Central bezahlt: 1. für den Verkehr von und nach Antwerpen auf der Linie Antwerpen-Aerschot und weiter gegen Tilburg und Louvain 0,31 Frcs. pro Tonne, wovon 0,06 Frcs. für die Kosten der ersten Anlage und 0,25 Frcs. für die Kosten der Erhaltung, Erneuerung und des Betriebes; 2. für den Verkehr von und nach den Linien Antwerpen-Gladbach und Antwerpen-Aachen gegen Hasselt: 0,31 Frcs. für die Tonne bis auf eine Höhe des jährlichen Verkehrs von 30 000 t; 0,80 Frcs. für die Tonne für den Theil des jährlichen Verkehrs über 350 000 bis zu 500 000 t; 0,60 Frcs. für die Tonne über 500 000 t. Bei diesen Ansätzen betragen die Vergütungen für die erste Anlage 0,06, 0,24 und 0,18 Frcs.

ad 1b. Ruremonde.

Verwaltungen: Niederländische Staatsbahn und Grand Central.

Betriebführende Verwaltung: Niederländische Staatsbahn.

Vertheilung der Betriebskosten. Für Benutzung des Bahnhofes zahlt Grand Central eine jährliche Vergütung, welche nach der Anzahl der in den Bahnhof ein- und ausgehenden Wagenachsen berechnet wird. Für die ersten 50 000 Achsen 0,08 fl., für die folgenden 50 000 Achsen 0,06 fl., für die weiteren 50 000 Achsen 0,04 fl. und über 150 000 Achsen 0,03 fl. für jede Achse.

Die Achsen von Wagen, welche auf derselben Linie in den Bahnhof ein- und ausgehen, werden nur einmal gezählt.

ad 1c. Charleroi (Staatsbahn).

Verwaltungen: Staatsbahn, Nord-Belge, Grand Central.
Betriebführende Verwaltung: Staatsbahn.

Vertheilung der Betriebskosten. Die Staatsbahn erhält für ihre Ausgaben 1. eine Entschädigung von 0,15 Francs für jeden durchgehenden oder übernommenen Wagen. Wenn die Zahl der Wagen 125 000 pro Jahr übersteigt, wird die Entschädigung auf 0,10 Frcs. ermässigt für diejenigen Wagen, welche über diese Zahl gehen; 2. für Eilzüge 4,50 Frcs. für 100 Reisende und wird dabei angenommen, dass die Tonne Gepäck und Eilgut für 10 Reisende, grosse Thiere für 5, andere Thiere für einen und Fuhrwerke für 12 Reisende zählen.

ad 1d. Vireux.

Verwaltungen: Französische Ostbahn und Grand Central Belge.

Betriebführende Verwaltung: Französische Ostbahn.

Vertheilung der Betriebskosten. Der Beitrag von Grand Central zu den Ausgaben des gemeinschaftlichen Dienstes im Bahnhofe ist auf 6 000 Frcs. festgesetzt.

ad 2a. Antwerpen (Ost).

Verwaltungen: Belgische Staatsbahn und Grand Central Belge.

Betriebführende Verwaltung: Belgische Staatsbahn.

Vertheilung der Betriebskosten. Die Verwaltung der Bahn Grand Central zahlt für die Benutzung des Bahnhofs und für die Betriebskosten: Für den Dienst gegen Holland und Aerschot eine jährliche Vergütung von 20 000 Frcs., zahlbar am 12. jeden Monats; für die Linie Antwerpen-Gladbach eine Vergütung im Verhältniss zum Verkehr, welcher unter Zugrundelegung folgender Einheiten berechnet wird: 10 Reisende, 100 kg Gepäck, ¼ Equipage, ¼ Wagenladung Pferde oder Thiere, 10 000 Frcs., 10 Stück Gütertarif 1 oder Expressgut, 200 kg Tarif No. 2 oder Eilgut und 1 000 kg Tarif No. 3 oder Frachtgut.

ad 2b. Jamioulx.

Verwaltungen: Belgische Staatsbahn und Grand Central Belge.

Betriebführende Verwaltung: Grand Central.

Vertheilung der Betriebskosten. Die Ausgaben für Erhaltung und Betrieb jeder Art werden von den verbündeten Verwaltungen im Verhältniss ihres bezüglichen Verkehrs getragen.

Der Verkehr jeder Verwaltung wird nach der Anzahl der Wagen im Lokaldienst festgesetzt, welche ihre Züge nach Jamioulx bringen oder von dort wegführen. Die beladenen Wagen, welche zwischen beiden Verwaltungen ausgewechselt werden, zählen als Waggons im Lokaldienst.

ad 2c. Marcinelle.

Verwaltungen: Belgische Staatsbahn, Nord-Belge und Grand Central Belge (E. B. und S. M.).

Betriebführende Verwaltung: Grand Central.

Vertheilung der Betriebskosten. Die Belgische Staatsbahn zahlt zu den Betriebskosten im Verhältniss der in jeder Richtung aus- und eingehenden Waggons, wobei auch die Waggons miteinbezogen werden, welche zu den mit dem Bahnhof verbundenen Etablissements verkehren. Der Beitrag wird jedes Jahr als Pauschalsumme festgesetzt.

Nord-Belge zahlt 15 pCt. von dieser Summe.

ad 2d. Aachen (M.)

Verwaltungen: Preussische Staatsbahn und Grand Central Belge (A.-M.).

Betriebführende Verwaltung: Grand Central.

Vertheilung der Betriebskosten. Die Erhaltungs- und Betriebskosten jeder Art im Bahnhofe werden von den Verwaltungen im Verhältniss ihres bezüglichen Verkehrs getragen. Nach der Vereinbarung sollten die Ausgaben in Pauschalsummen nach Uebereinkommen festgesetzt werden, allein diese Bestimmung kam nie in Anwendung.

Der Verkehr der beiden Verwaltungen, welcher als Grundlage zur Vertheilung der obigen Ausgaben zu dienen hat, wird festgesetzt aus der Anzahl der Achsen von den beladenen und leeren Wagen, welche im Dienst einer jeden Verwaltung im Bahnhofe ein- und auslaufen. Die Achsen der Wagen, welche den Bahnhof nur für Rechnung einer Verwaltung durchlaufen, werden nur einmal gezählt.

ad 2e Aerseele.

Verwaltungen: Belgische Staatsbahn und Gesellschaft Flandre Occidentale.

Betribebführende Verwaltung: Gesellschaft Flandre Occidentale.

Vertheilung der Betriebskosten. Die Kosten für den Personen- und Gepäckdienst werden jeden Monat zwischen den beiden Verwaltungen ausgetheilt im Verhältniss der Anzahl der Personenzüge, welche im Bahnhofe anhalten. Die Reisenden von und nach Thielt, Deynze und den zwischenliegenden Stationen werden ohne Unterschied durch die Züge der beiden Verwaltungen befördert.

Die Einnahmen aus dem Verkehr auf der gemeinschaftlichen Strecke Thielt-Deynze werden monatlich zwischen den Verwaltungen getheilt im Verhältniss der dort haltenden Züge.

Da der Bahnhof auch zum Güterverkehr dient, so werden die dabei entstehenden Ausgaben als gedeckt betrachtet durch die Hälfte der Gehalte des Personals, der Beheizungs- und Beleuchtungskosten der verschiedenen Lokalitäten, der Unterhaltung des Mobiliars etc. Diese Hälfte fällt ausschliesslich der konzessionirten Gesellschaft zur Last. Die andere Hälfte, als den Ausgaben für den Personen- und Gepäckdienst entsprechend betrachtet, wird zwischen den beiden Verwaltungen getheilt.

ad 3. Couillet.

Verwaltungen: Belgische Staatsbahn und Grand Central Belge.

Betriebführende Verwaltung: Belgische Staatsbahn.

Vertheilung der Betriebskosten. Die Vertheilung der Betriebskosten im Bahnhofe geschieht zwischen den beiden Verwaltungen im gleichen Verhältniss und nach denselben Grundsätzen, wie für die ursprüngliche Anlage und die Unterhaltung.

Ein Drittel der Betriebskosten trägt ausschliesslich die Staatsbahn, die beiden anderen Drittel gehen auf Rechnung des Gemeinschaftsdienstes und erfolgt die Vertheilung im Verhältniss der abgefertigten und empfangenen Tonnenanzahl. Dabei wird die von der Bahn Grand Central zu zahlende Vergütung am Anfang jeden Jahres auf Grund der Verkehrsergebnisse und Ausgaben des Vorjahres festgesetzt.

ad 4. Berzée.

Verwaltungen: Belgische Staatsbahn und Grand Central.

Betriebführende Verwaltung: Grand Central.

Vertheilung der Erhaltungs- und Betriebsausgaben. Der Gemeinschaftsdienst umfasst nicht die Unterhaltung und Benutzung des Lokomotivschuppens, der grossen Drehscheibe und Nebengleise, mit Ausnahme der Verbindungen derselben mit den gemeinschaftlichen Gleisen, und geschieht deren Unterhaltung von der Grand Central auf Kosten der Staatsbahn.

Die Unterhaltung der Nebengleise, Gebäude sammt Zubehör geschieht durch die Staatsbahn auf eigene Kosten. Die Ausgaben für Erhaltung und die Betriebskosten jeder Art werden zu einem Drittel von der Belgischen Staatsbahn, zu zwei Drittel von Grand Central getragen.

ad 5. La Sambre.

Verwaltungen: Nord-Belge und Grand Central (in Vertretung von Sambre-Meuse).

Betriebführende Verwaltung: Grand Central Belge.

Vertheilung der Betriebskosten. Jeder, sowohl von der Nord-Belge als auch von der Grand Central in den Bahnhof kommende Zug hat eine Abgabe von 1 Frcs. zu zahlen, wobei die Züge mit Vorspann für zwei Züge gerechnet werden. Der Ertrag dieser Abgabe ist zur Deckung der Kosten bestimmt, welche für Erhaltung, Bewachung und Geschäftsführung im Bahnhofe erwachsen, inbegriffen der Bewachung der Wegekreuzungen, Bedienung der Weichen und Signale in den gemeinschaftlichen Theilen.

Nach einem Uebereinkommen zwischen Nord und Grand Central wird ein etwaiger Einnahmeüberschuss im Verhältniss von 132 für Nord-Belge und 305 für Grand Central vertheilt; übersteigen die Ausgaben die Einnahmen, so geschieht die Vertheilung des Verlustes in dem gleichen Verhältniss.

ad 6. Gent (Eecloo).

Verwaltungen: Gesellschaften Gent-Terneuzen und Gent-Eecloo-Brügge.

Betriebführende Verwaltung: Gesellschaft Gent-Eecloo-Brügge.

Das Uebereinkommen ist verjährt und gekündigt, ohne dass ein neues an dessen Stelle getreten.

Der Gemeinschaftsdienst auf den Bahnhöfen Gent (porte d'Anvers) und Wondelgem, sowie der Verkehr der Züge von Gent-Terneuzen auf der Strecke zwischen diesen beiden Bahnhöfen geschieht noch immer nach den Vorschriften des gekündigten Uebereinkommens. Die Gesellschaft d'Eecloo hat aufgehört ihre Monatsrechnungen einzureichen, aber die Gesellschaft Gent-Terneuzen zahlt dieselben Beträge wie für die entsprechenden Zeiträume des Jahres 1881, des letzten, in welchem das Uebereinkommen noch in Kraft war. Die Gesellschaft d'Eecloo nimmt die Bezahlung unter Protest in Empfang.

Kapitel III enthält Vorschriften für den Uebergang von Gütern und Gepäck, Regulirung der Beschwerden und gegenseitige Wagenbenutzung und zwar:

1. Vorschriften für den Uebergang von Gütern und Gepäck, sowie Regelung der Beschwerden zwischen den Belgischen, Niederländischen und Luxemburgischen Verwaltungen.
2. Dieselben Vorschriften bezüglich der Französischen Verwaltungen.
3. Auszüge aus dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
4. Reglement über die gegenseitige Wagenbenutzung zwischen allen die internationale Vereinigung bildenden Verwaltungen.
5. Uebereinkommen vom 28. April 1884 bezüglich der Austheilung des Güterverkehrs zwischen der Belgischen Staatsbahn und Grand Central Belge. —st.—

Die Eisenbahnen Argentiniens.

(Schluss aus No. 78.)

Im Bau begriffen sind folgende Eisenbahnen:

1. Die Clerks Eisenbahn oder Buenos Ayres und Pacificbahn ist ein grossartiges Unternehmen, wodurch Mercedes an der Grossen Westbahn mit Rio Quinto, auch Fort Mercedes genannt, an der Andeslinie verbunden werden soll. Es ist das eine Strecke von 573 km, wovon im September 1884 die erste 96 km lange Strecke von Mercedes bis Junin eröffnet wurde. Die Garantie beträgt 7 pCt. auf 6 000 £ pro Meile.

2. Die Konzession für die bereits erwähnte Verlängerung der Campanabahn bis Rosario wurde im Januar 1884 gegeben unter der Bedingung, dass die Linie bei Zarate, Baradero, San Pedro und San Nicolas vorüberführe und im Juni 1886 vollendet sei. Die Post sollte frei, Militär zu halben Preisen befördert werden. Die Kosten sind zu 933 000 £, d. h. 7 000 £ pro Meile veranschlagt, wozu die Nationalregierung 500 £ pro Meile, also im ganzen rund 70 500 £ beisteuert. Die Baugesellschaft ist eine Englische, repräsentirt durch einen Herrn Coghlan, daher diese Bahn als Coghlan's Konzession bekannt ist.

3. Die Linie Mendoza-San Juan, 157 km lang, wurde im Dezember 1883 begonnen und sollte Anfang 1885 fertig gestellt sein. Diese Linie wird von der Regierung gebaut, deren Ingenieure die Kosten auf 7 000 £ pro Englische Meile veranschlagen.

4. Während die vorigen die normale Spurweite, d. h. 5½ Fuss Englisch haben, wird die Strecke Tucuman-Jujuy (eine Fortsetzung der Grossen Nordbahn) nur mit einer Spurweite von 3 Fuss 4 Zoll gebaut. Es ist das ein Unternehmen der Regierung. Der Dirigent, ein Herr Schneidewind, ist ein junger, von Deutschen Eltern stammender Argentinier. Die Arbeiten sind durch den Bau eines Tunnels bei Saladillo, welcher im September 1883 vollendet wurde, etwas zurückgehalten worden; bis Salta, 296 km von Tucuman, hofft man die Linie Ende 1885 fertigzustellen und die 96 km lange Strecke von Salta bis Jujuy wird die centrale und nördliche Eisenbahn zum Abschluss bringen und eine 1 331 km lange Strecke von Rosario bis zur fernsten Argentinischen Stadt nach der Grenze von Bolivia zu herstellen. Der Kostenanschlag für die Strecke Tucuman-Jujuy ist 980 000 £ oder 4 000 £ pro Meile.

5. Eine gleiche Spurweite wie die vorige hat die Linie Frias-Santiago Estero, welche von der Linie Cordoba-Tucuman nach Osten abzweigt. Sie wurde gleichfalls von der Regierung gebaut, denn sie ist bereits fertiggestellt, und hatte,

da sie durch dichte Wälder geführt und Trinkwasser erst durch Abessinische Brunnen gewonnen werden mussten, mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen. Sie wird der Grossen Nordbahn einen bedeutenden Verkehr zuführen. Die Linie ist 163 km lang.

6. Die Linie Tandil-Tres Arroyos ist eine Verlängerung der Grossen Südbahn mit einer Spurweite von $5^1/_2$ Fuss und einer Länge von 192 km. Eine 86 km lange Sektion von Tandil nach Juarez ist nahezu vollendet und wegen der Fortsetzung der Linie bis Tres Arroyos hat die betreffende Gesellschaft ein Abkommen mit der Regierung getroffen.

7. Ein anderer Zweig der Grossen Südbahn ist die 128 km lange Strecke Maypu-Mar del Plata, die von einer etwa halbwegs zwischen Dolores und Tandil gelegenen Station ausgeht und bei Kap Corriendas am Atlantischen Ocean enden soll, wo man ein Seebad schaffen will.

Ferner sind nicht weniger als 14 verschiedene Strecken projektirt, die alle mit wenigen Ausnahmen die Wahrscheinlichkeit baldiger Inangriffnahme für sich haben. Diese sind:

1. Eine Verlängerung der Ostargentinischen Bahn bis Restauracion, 96 km lang, veranschlagt auf 306 000 £, d. h. 5 100 £ pro Englische Meile, die Hälfte der Kosten der ursprünglichen Strecke bis Caseros. Diese Linie, deren Spurweite 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll sein soll, würde die Anlage von Kolonien in Misiones sehr erleichtern.

2. Bahia Blanca-Rio Quinto, 643 km, mit einer Spurweite von $5^1/_2$ Fuss, zur Erschliessung des ungeheuren Gebiets zwischen der alten Grenzlinie und dem Rio Negro.

3. Bahia Blanca-Nahuel-Huapi, 808 km, mit einer Spurweite von $5^1/_2$ Fuss, zur Verbindung der Atlantischen Küste mit dem Bariloche Pass, über die Anden nach Chile. Dieser Pass, der nur 2 756 Fuss über dem Meer liegt, wird nie durch Schneewehen geschlossen und sowohl eine Eisenbahn als eine Postdroschke über ihn würden das ganze Jahr hindurch benutzbar sein. Die Entfernung von Bahia Blanca bis Valdivia beträgt 1 200 km.

4. Die Transandinische Bahn über den Uspallata Pass von Mendoza zur Chilenischen Stadt Santa Rosa soll eine Spurweite von 3 Fuss 4 Zoll haben und die Kosten werden auf 1 810 000 £ veranschlagt. Der Bau dieser Bahn würde bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden haben, denn der Uebergang über die Cordilleren ist nicht weniger als 10 568 Fuss hoch, also viermal so hoch als der Bariloche Pass. Die Unternehmer sind die schon genannten Herren Clark, deren Vermessungen auf der 150 km langen Strecke von Mendoza nach Punta Vacas einen Anstieg von 1 : 100, dann auf der 37 km langen Strecke bis zur Einfahrt in den Tunnel, welcher an der höchsten Stelle des Passes herzustellen sein wird, einen Anstieg von 1 : 38 zeigen. Der Tunnel wird etwa 3 300 m lang sein. Der Abstieg auf der Chilenischen Seite von der Tunnelausfahrt bis Tambillos, 8 km, wird 1 : $28^1/_2$ sein, dann ein scharfer Abstieg von 1 : 5 bis Rio Juncal, 3 km, und endlich von 1 : 45 auf der 53 km langen Strecke von Juncal bis Santa Rosa. Der schwierigste Theil der Bahn ist zwischen Tambillos und Juncal auszuführen, denn ausser dem scharfen Abstieg sind auf dieser Sektion 5 Kurven mit Durchmessern von 550 bis 1 100 m.

5. Crawfords Planchon Route, eine Linie von Bragado, südwestlich von Buenos Ayres, über San Rafael und den Planchon Pass zur Curico Eisenbahn in Chile. Die erste, 765 km lange Sektion bis San Rafael, führt meist über ganz ebene Pampas, in den darauf folgenden 245 km steigt die Bahn nirgends mehr als 1 Prozent, aber in den nächsten 106 km bis zur Passhöhe wird der Anstieg schärfer und erreicht endlich 3 Prozent. Der Pass wird in einem Tunnel von 1 100 m Länge in einer Höhe von 8 225 Fuss über Meereshöhe überschritten, also um 2 300 Fuss niedriger als auf Clarks Route, aber dreimal höher als der Bariloche Pass. Der Abstieg auf der Chilenischen Seite zeigt eine scharfe Neigung von 12 Prozent auf einer kurzen Strecke von 1 000 m, die vermittelst einer Drahtseilbahn überwunden werden müsste, der Rest der Sektion hat eine durchschnittliche Neigung von $1^1/_2$ und nirgends von mehr als 3 Prozent, die kleinste Kurve misst 190 m. Es sind 15 Tunnel nöthig, alle mit Ausnahme derjenigen auf der Passhöhe kurze, und zwar auf der Argentinischen Seite 9, auf der Chilenischen 6, deren gesammte Länge auf 2 100 m veranschlagt ist. Ferner wären 61 Brücken zu erbauen, die längste von 180 m Länge und 19 andere von mehr als 20 m Länge. Die Entfernung auf dieser Linie zwischen Buenos Ayres und Valparaiso würde 1 766 km betragen, gegen 1 370 auf Clarks Route. Die Entfernung von Buenos Ayres über Bahia Blanca und den Bariloche Pass nach Valdivia würde 1 888 km betragen und in 48 Stunden zurückgelegt werden. Valdivia liegt aber noch 700 km südlich von Valparaiso. Bisher ist zur Ausführung dieses Projektes nichts geschehen.

6. Murrietas-Santa Fe Nordbahn soll aus 3 Sektionen bestehen: von Santa Fe zur Kolonie Esperanza, von dort zu Hale's Besitzung in Almagro und endlich zu Murrietas Kolonie zu Cabeta del Toba. Die Gesammtlänge beträgt 240 km und der erste Spatenstich wurde im Mai 1884 gethan.

7. Central Entre Rios, eine Linie von Para über Negoya und Tala nach Concepcion wird 290 km lang. Die Konzession des Baues wurde im Februar 1884 von der Provinzialregierung von Entre Rios an die Herren Murrieta verliehen. Die Bahn soll im Januar 1887 fertig gestellt sein, und die Regierung zahlt dafür 1 230 000 £, das ist 6 700 £ pro Engl. Meile, aber nicht baar, sondern in Entre Rios sechsprozentigen Obligationen, welche die Unternehmer zu 85 Prozent ihres Nennwerthes anzunehmen haben.

8. Honoré und Bowen's Konzession für eine Bahn von Pergamino an der Grossen Westbahn nach Lincoln und Trenquelanquen in südwestlicher Richtung, dann in südlicher über Guamini nach Bahia Blanca, eine Strecke von 656 km. Ferner eine zweite Linie von Nueve de Julio nach Trenquelanquen, 174 km, und eine dritte von Ferrari an der Grossen Südbahn nach Saladillo und Guamini, 400 km, zusammen also 1 230 km. Die Provinzialregierung von Buenos Ayres gibt eine 20jährige Garantie von 6 Prozent auf die Kosten von 5 760 £ pro Engl. Meile, im ganzen 4 500 000 £ für die drei konzessionirten Routen, Die Konzession wurde im Februar 1884 unterzeichnet, wobei sich die Regierung das Recht vorbehielt, die Linien nach 15 Jahren mit einem Aufschlag von 20 Prozent auf die Baukosten für sich anzukaufen. Die dritte Linie von Ferrari nach Guamini erscheint aber ganz überflüssig.

9. Bahia Blanca nach Patagones, 346 km, zur Aufschliessung des Rio Negro-Verkehrs durch Verbindung des Rio Negro mit dem Buenos Ayres-Eisenbahnnetz und dem Hafen Bahia Blanca. Die Kosten sind auf 970 000 £ abgeschätzt.

10. Ayacucho und Balcarce, 112 km, soll eine Zweigbahn der Grossen Südbahn werden.

11. Benegas und Pisanis Konzession von Rosario nach San Lorenzo und San Genaro durch die Kolonien Jesus Maria, Santa Teresa und Larguia, 80 km, mit dem Privilegium, dass vor 20 Jahren keine Bahn innerhalb einer Entfernung von 30 km auf jeder Seite angelegt werden darf.

12. Recreo-Chumbicha, eine von der Argentinischen Regierung geplante Zweigbahn von Recreo, einer Station halbwegs zwischen Cordoba und Tucuman (Grosse Nordbahn), 64 km in südwestlicher Richtung nach Horqueta und 112 km in nordwestlicher Richtung nach Chumbicha in den Bergen von Catamarca, 128 km nordöstlich von Rioja und 96 km südwestlich von Catamarca. Die Arbeiten an dieser Linie stehen unter der Leitung des Ingenieurs Pretty, der 800 Leute unter seinem Befehl hat.

13. Jujuy-Oran, das Projekt einer Französischen Gesellschaft, Länge 320 km. Die Schwierigkeiten, welche das Terrain bietet, und die geringe Aussicht auf lohnenden Verkehr machen die Ausführung des Projekts zweifelhaft. Die Hauptroute nach Bolivia geht nicht über Oran, vielmehr durch das Humahuacathal nach Potosi und Sucre.

14. Santiago-Corrientes, 560 km in gerader Linie durch den Gran Chaco von Westen nach Osten, mit dem Endpunkt in Fort Resistencia am Westufer des Parana gegenüber Corrientes. Die Linie ist noch nicht vermessen und wird ohne Zweifel, da ein grosser Theil durch dichte Wälder und Sümpfe zu führen ist, mancherlei Schwierigkeiten bieten. Emil Jung.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellte, am 3. d. Mts. dem öffentlichen Güterverkehre übergebene, 1,7 km lange Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Speldorf (K. E.-D. rechtsrh. zu Köln) und Broich (K. E.-D. Elberfeld) als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Bahnlinie zu den Vereins-Bahnstrecken. Seitens der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten ist der Antrag auf Zurechnung der am 15. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebenen, 6 km langen, schmalspurigen Lokalbahn Eichstädt Bahnhof (Station der Linie Ingolstadt - Treuchtlingen) - Eichstädt Stadt zu den Vereins-Bahnstrecken gestellt worden. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat diesen Antrag gemäss § 3 No. 1 des Statuts der Kommission für das Vereins-Statut zur Prüfung und Begutachtung überwiesen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5379 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 5 der Veränderungsnachweisung zu der Vereinskarten-Liste vom 1. Mai d. Js. (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 5396 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Eröffnung der Schmalspurbahn Eichstädt Bahnhof-Eichstädt Stadt (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 5396 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. Ueberweisung eines Antrages der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Zurechnung der schmalspurigen Lokalbahn Eichstädt Bahn-

hof-Eichstädt Stadt zu den Vereins-Bahnstrecken zur Prüfung und Begutachtung (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 5407 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Kreditverhältnisse der Eisenbahnbeamten in Wien.

Die „Verkehrszeitung" bespricht den Kredit der Bahnbeamten in einer Kritik der betreffenden Anstalten. Es sind dies in Wien: 1. die Vorschusskonsortien des Ersten allgemeinen Oesterreichisch-Ungarischen Beamtenvereins; 2. die Spar- und Vorschussvereine bei den einzelnen Eisenbahnen; 3. die Eisenbahn-Krankenkassen; 4. der 1. humanitäre Vorschuss- und Unterstützungsverein; 5. der ausserhalb des Beamtenvereines stehende Vorschussverein „Fortschritt"; 6. die Eisenbahn-Konsumvereine. Leider sind die meisten der subalternen Bahnbediensteten wegen ihrer für die grosse Stadt unzureichenden Bezüge, beim Mangel eines Privatvermögens, nur zu oft genöthigt, sich an eine dieser Anstalten zu wenden, da seit der Wiedereinführung der Wuchergesetze diesen Menschenbeglückern so ziemlich das Handwerk gelegt wurde. Wieder aber leider arbeiten einige dieser Institute mit einem so hohen Zinsfusse, dass die armen Bediensteten durch solche Vorschüsse gewöhnlich in eine noch grössere Nothlage gerathen; so kommt das Darlehen bei dem ad 1 genannten Konsortium indirekt auf 15, beim „Fortschritt" (ad 5) auf 12, bei den Vereinen ad 2 auf 9, bei den Krankenkassen (ad 3) auf 6 und nur bei dem humanitären Vorschussverein (ad 4, gegründet vom Betriebsdirektor-Stellvertreter Reitler der Nordwestbahn) auf 5 pCt.; dieser letztere Verein kämpft aber auch mit Geldmangel und kann deshalb seine erspriessliche Thätigkeit nicht weit ausdehnen. Wenn bedacht wird, dass der arme, auf den Kredit angewiesene Bahnbedienstete, für jedes und auch nur im Verhältnisse zu seinem Gehalte erlangtes Darlehen nicht nur seine Bezüge und Pensionansprüche, sondern auch die seiner Gattin und Kinder dafür verpfänden, überdies aber noch eine Lebensversicherungspolize für den Fall seines Absterbens bis zur Höhe des Darlehens in der Regel nehmen muss, so stellen sich die vorerwähnten Zinsen wirklich als wucherische dar, obzwar es unrichtig ist, dass bei uns der Wucher gesetzlich beim Zinsfusse über 10 pCt. beginnt, da derselbe nur in der masslosen, den Schuldner ruinirenden Ausbeutung gelegen ist. Bei so vielen Garantien, welche der Anlehenswerber bietet, und bei dem grossen Geldüberflusse wäre es nicht nur ein Gebot der Humanität, sondern auch eine günstige und wohl gesicherte Spekulation, wenn sich grössere Kapitalien zu mässigen, den Bankzinsfuss nur um etwas übersteigenden Zinsen zu Darlehen für Eisenbahnbeamte finden würden.

Die ersten drei Eisenbahnvorlagen im neuen Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Diese in der letzten Session unerledigt gebliebenen Gesetzentwürfe wurden von der Regierung wieder vorgelegt und betreffen die Investitionen für das garantirte Netz der Oesterreichischen Nordwestbahn, über die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen und über die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Die Gesetzentwürfe sind wörtlich gleichlautend mit den alten Vorlagen, während die Motivenberichte theilweise die früheren Ausführungen rekapituliren, theilweise neue Momente enthalten. Was die Vorlage über die Nordwestbahn anlangt, so bezweckt dieselbe die Erhöhung der Staatsgarantie um 474 260 fl. und die Bewilligung zur Aufnahme eines vierprozentigen Prioritätsanlehens im Betrage von 11 Millionen Gulden Nominal in Silber. Aus dem Erlöse des Anlehens sollen 3 750 000 fl., welche in den Jahren 1875 bis 1885 für Investitionen verausgabt und durch Staatsgarantie-Vorschüsse bestritten wurden, der Staatsverwaltung zurückgezahlt werden, während 6 055 697 fl. für den Investitionsbedarf der Jahre 1886, 1887 und 1888 präliminirt sind. Das zu beschaffende effektive Kapital beläuft sich auf 9 794 697 fl.; man nimmt an, dasselbe werde zum Kourse von mindestens 88 pCt. aufgebracht werden können, so dass eigentlich eine Emission von 11 130 337 fl. erforderlich wäre, während thatsächlich rund 11 Millionen Gulden als Emissionssumme fixirt sind. Unmittelbar nach Begebung der Prioritäten sollen an die Staatsverwaltung 3 250 000 fl. in Baarem abgeführt werden; der Rest von 500 000 fl. ist nach erfolgter Schlussabrechnung zu zahlen. Mit der Vorlage, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, verlangt die Regierung erstens die Ermächtigung zur Anschaffung von Lokomotiven und Wagen, insbesondere für die Galizischen Staatsbahnen, 3 403 000 fl. im Wege einer Kreditoperation zu beschaffen, wonach das Kapital mit 5 pCt. verzinst und mittelst fünf gleichen Jahresraten, vom 1. Januar 1886 angefangen, getilgt werden soll. Diesbezüglich ist vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung bereits ein Uebereinkommen mit der Oesterreichischen Bodenkredit-Anstalt getroffen, kraft dessen diese den erforderlichen Kapitalsbetrag gegen fünfjährige gleiche Annuitäten (von je 786 007 fl.) auf Basis einer fünfprozentigen Verzinsung zur Verfügung stellen wird. Ferner verlangt die Regierung die Ermächtigung zum successiven Ankaufe der 971 Leihwagen des Pensionsfonds der Staatsbahnen derart, dass der Kaufpreis von 2 Millionen Gulden ebenfalls in fünf gleichen Jahresraten (zu 461 949 fl.) vom 1. Januar 1886 angefangen zu bezahlen ist. Durch diese Vorlage werden also für jedes der Jahre 1886 bis 1890 an Kapital und Zinsen 1 247 956 fl. und im ganzen 6 239 784 fl. in Anspruch genommen. Die Annuität soll in das Jahresbudget eingestellt werden. Die dritte Vorlage endlich, welche die Prag-Duxer und die Dux-Bodenbacher Bahn betrifft, bezweckt die verfassungsmässige Zustimmung zu den im Jahre 1884 abgeschlossenen Uebereinkommen mit den Verwaltungen dieser Bahn. Hiernach soll die Regierung berechtigt sein, den Betrieb der beiden Bahnen, welcher jetzt nur provisorisch von den Staatsbahnen geführt wird, vom 1. Januar 1886 definitiv zu übernehmen und vom 1. Januar 1892 ab die vollständige Einlösung der beiden Bahnen vorzunehmen.

Nachträglicher Eindruck des Stempels in ungestempelte Frachtbriefe.

Ein solcher nachträglicher Eindruck wurde laut Erlass des Oesterreichischen Finanzministeriums unter der Voraussetzung den Parteien gestattet, dass die betreffenden, aus der Periode vor dem 1. Juli 1885 herrührenden Frachtbriefe genau dem im Eisenbahnbetriebs-Reglement vorgeschriebenen Frachtbriefformulare entsprechen und nach der Sachlage die Absicht einer Umgehung der Verordnung vom 1. April 1884 (obligatorische Verwendung von Frachtbriefen mit eingedrucktem Stempel) nicht zu besorgen ist.

Das Wiener Stadtbahnprojekt Siemens und Halske.

Der Wiener Gemeinderath hat dieses Projekt der Donaukanal-Linie der Stadtbahn mit grosser Majorität angenommen, und zwar mit dem Zusatze, die Regierung möge in Anbetracht der strategischen Wichtigkeit, sowie des Umstandes, dass diese Linie die Verbindung der Staatsbahnlinien ermögliche, die Frage in Erwägung ziehen, ob der Bau nicht aus Staatsmitteln herzustellen sei. Der Antragsteller, Professor Suess, begründete diesen Zusatz damit, dass in einer Zeit, in der die Verstaatlichung der Bahnen so viele Anhänger zähle, die Staatsverwaltung wohl geneigt sein sollte, den Bau selbst zu unternehmen, um so mehr, als die bei diesem Projekte auch in Betracht kommende Tullner Bahn dem Staate gehöre. — Die beiden Proponenten dieses neuesten Projektes hatten schon früher Gelegenheit, mit den Spitzen des Handelsministeriums, der Bahnen im Staatsbetriebe und nahezu mit sämmtlichen grossen Eisenbahngesellschaften zu konferiren, wobei allenthalben ein lebhaftes Interesse für das Projekt an den Tag trat. Speziell der Handelsminister liess sich in einem mehr als einstündigen Vortrage alle Details des Projektes erläutern und gab seiner Genugthuung Ausdruck. Dass damit für eine Idee, deren Durchführbarkeit hauptsächlich von dem Einvernehmen der in Wien einmündenden Bahngesellschaften abhängt, viel gewonnen ist, kann kaum bezweifelt werden, doch ist noch abzuwarten, wie dann die Löschung der noch gültigen Konzession Fogerty (infolge dessen Vertragsbruches) erfolgen soll, nachdem er bekanntlich den Bau noch nicht im entferntesten begonnen hat.

Die Arlbergbahn und die Bayerische Konkurrenz.

Hierüber citirt das „Centralblatt Oesterr.-Ung. Industrieller u. Exporteure" aus dem Jahresberichte der kaufmännischen Gesellschaft in Zürich u. a. folgendes: „Alle Bemühungen Oesterreich-Ungarns behufs Erzielung billiger Frachten scheiterten am Widerstande Bayerns; diesem Uebelstande wurde durch die neue Linie, die nun ganz in Oesterreichischem Besitze ist und bedeutend billiger arbeitet, mit Erfolg abgeholfen. Unsere Händler haben sich deshalb bereits wieder mehr dem vorher etwas in den Hintergrund getretenen Oesterreich-Ungarn zugewendet. Der Verkehr der neuen Linie geht gut und geregelt von statten und nach Herstellung eines zweiten Gleises wird auch die Lieferfrist noch kürzer werden. Was die Oesterreichisch-Ungarischen Kaufleute betrifft, ist es sicher, dass die Hoffnungen, welche in die Arlbergbahn gesetzt wurden, thatsächlich in Erfüllung gegangen sind. Nicht allein die allgemeine Transportverbilligung und die namentlich für Südungarn resultirende Wegabkürzung haben einen sehr günstigen Einfluss auf den Güteraustausch bewirkt, sondern die Verfrachtung resp. der Export mancher Produkte, wie frisches Fleisch, Horn- und Schafvieh, war eben nur auf diesem unabhängigen Verfrachtungswege ermöglicht. Dabei gab derselbe bereits tüchtige Proben seiner Leistungsfähigkeit, die noch gesteigert wird durch die successiv erfolgende Ausrüstung derselben mit den für eine grössere Güterbewegung erforderlichen technischen Hilfsmitteln."

Neue elektrische Signalapparate für Wartesäle und Eisenbahnrestaurationen von Vicomte de Maistre.

Der genannte Generaldirektor der Kaschau-Oderberger Bahn hat einen Apparat erfunden, wodurch die Abfahrt der Züge, sowie deren Dirigirung auf akustischem und optischem Wege in den Wartesälen und Restaurationslokalitäten vom Büreau der Platzinspektion aus signalisirt wird. Auf Einladung des Erfinders und Privilegiumsinhabers fand sich in Budapest eine Gesellschaft von Sachverständigen ein, welche den Apparat funktioniren liess, der durch einen Druck an dem im Büreau der Verkehrsbeamten angebrachten Taster in sämmtlichen von Passagieren besuchten Bahnhofräumlichkeiten nicht nur elektrische Läutewerke ertönen, sondern auch Tafeln erscheinen lässt, welche die Richtung und die Hauptstationen des abgehenden Zuges angeben, wodurch das Ausrufen der Züge entfällt und jede Irrung ausgeschlossen erscheint. Vicomte de Maistre wurde von den Anwesenden ersucht, das Experiment bei Gelegenheit der nächsten Sitzung der Ungarischen Eisenbahndirektoren zu wiederholen.

Wasserschäden in Kärnten und Tirol und der Eisenbahnverkehr.

Fast nach 3 Jahren sind in diesen Ländern wieder namhafte Wasserschäden eingetreten. Es haben nämlich anhaltende Regengüsse im ganzen Kärntner Alpengebiete, sowie in allen Landestheilen Tirols ein mächtiges Anschwellen der Gewässer und ausgedehnte Ueberschwemmungen verursacht. Die Tragweite dieser Elementarereignisse lässt sich bereits überblicken und erreicht bei weitem nicht die grossen Schäden, welche speziell Tirol und die das Land durchziehende Südbahn durch die letzte Ueberschwemmung erlitten haben. Die Schutzbauten, welche die Südbahngesellschaft mit so grossen Opfern ausgeführt hat, haben ihre Proben glänzend bestanden. Diesmal sind aber nächst den Linien der Südbahn auch Theile der Staatsbahnen (Tarvis-Pontafel) vom Wasser bedroht gewesen und ist der Verkehr auf den betreffenden Linien beider Bahnen wieder aufgenommen worden.

Betriebsgesellschaft der Türkischen Eisenbahnen und die Ostrumelische Revolution.

Wie aus Adrianopel der „N. Fr. Pr.“ gemeldet wird, rüstet sich bereits die Betriebsgesellschaft der Türkischen Eisenbahnen für die Bewältigung grosser Truppentransporte und es scheint dies infolge eines Auftrages seitens der Pforte geschehen zu sein. Der Betrieb der Linien ist an der Ostrumelischen Grenze unterbrochen, aber der Verkehr auf den einzelnen Theilstrecken dürfte durch die Kriegsrüstungen ein sehr bedeutender sein. Die Administration dieser Gesellschaft, deren Sitz sich in Wien befindet, hat auch bereits Meldungen, welche sich auf die bevorstehenden Truppentransporte beziehen, erhalten und die betreffenden Anordnungen an ihre Organe in der Türkei ertheilt.

Neue Eisenbahnanschlüsse zwischen Oesterreich und Ungarn.

Die Steiermärkische Landwirthschafts-Gesellschaft plaidirt für die Verlängerung der Eisenbahn Wien-Aspang über Mönichkirchen, Friedberg, Rohrbach, Hartberg und Fürstenfeld, zum Anschlusse an die am 1. d. Mts. eröffnete Lokalbahn Fürstenfeld-Fehring und Verbindung mit der Ungarischen Westbahn. In Untersteiermark wird lebhaft für die Verbindung der neueröffneten Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg mit der Linie Pragerhof-Kanizsa plaidirt; schliesslich wurde für die Verbindung Radkersburg mit der Ungarischen Westbahn via Gleichenberg bereits eine Konzession verliehen. Nachdem nun auch die Zagorianer Bahn als Fortsetzung der Linie Kanizsa-Csakaturn über Warasdin und Zapresic nach Agram im Baue begriffen ist, so würde auf diesem Wege eine dritte Verbindung zwischen Wien und Agram hergestellt, beziehungsweise die seinerzeit so lebhaft ventilirte sogenannte Wien-Novi-Bahn nunmehr stückweise verwirklicht.

Eisenbahnprojekt Pressburg-Steinamanger.

Hierüber fand in Pressburg unter reger Betheiligung der davon berührten Komitate eine Enquête statt, in der beschlossen wurde, es sei der Bau einer Bahn von Pressburg über Wieselburg, Csorna nach Steinamanger anzustreben und um die Konzession für die Vorarbeiten gemeinschaftlich einzuschreiten, ferner ein Exekutivkomitee zu entsenden mit dem Auftrage, alle Schritte vorzunehmen, um von der Regierung die Konzession zum Bau einer Bahn erster Klasse zu erlangen, für den Fall aber, dass diesen Schritten nicht der gewünschte Erfolg zu Theil würde, alles zur Durchführung einer normalspurigen Bahn zweiter Klasse zu veranlassen.

Untergrund- und Hochbahnen und die drei Stadtbahnen Europas.

Ueber die Konstruktion dieser drei Bahnen in London, Rotterdam und Berlin veröffentlicht der Ingenieur A. Birk in der „N. Fr. Pr.“ eine in einer der nächsten Nummern zu reproduzirende äusserst werthvolle Studie, in welcher die Vorzüglichkeit der Berliner Stadtbahn hervorgehoben und für die feuerlose Lokomotive plaidirt wird.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Ostrumelien und Albanien sind im Aufstande, Serbien und Griechenland sind im Begriffe, unter dem Vorwande der Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes auf der Halbinsel, die anscheinend günstige Gelegenheit zur Erweiterung ihrer Gebiete auf Kosten der Türkei zu benutzen. Diese Fülle von Nachrichten drängte sich innerhalb weniger Tage zusammen und die Börsen, im Anfange ein wenig erschreckt, verloren nicht die Ruhe; denn je nachdem die Nachrichten aus dem Oriente beruhigende und minder befriedigende waren, sprach sich die Stimmung auch in den Koursen der tonangebenden Papiere aus. Dazu kam als günstiges Moment, dass am 1. d. Mts. gegen 18 Millionen Gulden für fällige Koupons und ausgelooste Obligationen flüssig wurden, wovon doch ein grosser Theil der Börse zufliesst. Die stärkeren Konsignationen in Eisenbahnpapieren und Prioritätsobligationen erklären den Rückgang der Staatsbahn (283.75) und der Carl Ludwigbahn (228.25), worauf auch Kontremine-Operationen eingewirkt haben dürfen; doch stellen bevorstehende Deckungskäufe eine Avance dieses Titres in Aussicht. Alle diese Manövers wurden der Elbethal gegenüber gespielt, welche auf 154.25 zurückgegangen ist.

Aus Italien.

Eröffnung der Eisenbahnlinie Venedig-S. Doná.

Am 29. Juni fand die feierliche Eröffnung der Eisenbahnlinie Venedig-St. Doná unter Theilnahme sämmtlicher Autoritäten der Provinz statt. Mit dem Zustandekommen dieser Linie ist nicht nur die engere Verbindung mit einem der stärkst bevölkerten und fruchtbarsten Theile der Provinz, sondern auch eine grössere Annäherung Venedigs an das Europäische Haupt-Eisenbahnnetz angebahnt. Die Linie Venedig-S. Doná ist nämlich die erste Theilstrecke der Linie Venedig-Portogruaro-Casarsa-Spilembergo-Gemona, welche die Pontebba-Linie für Venedig um 32 km abkürzt und somit auch Rom und Wien im direkten Verkehre um dieselbe Distanz einander näherrückt. Die Länge der in

Rede stehenden Linien Venedig-Gemona beträgt . .	40,67 km
der noch auszubauenden Linie S. Doná Portogruaro .	26,— „
jene von Portogruaro nach Casarsa	20,— „
und schliesslich die Strecke Casarsa-Spilembergo-Gemona	45,— „
was für die ganze neue Linie eine Gesammtlänge von	131,67 km
ergibt. Im Vergleiche zu der bisherigen	164,— „
langen Linie Venedig-Treviso-Casarsa-Udine-Gemona resultirt sohin durch die neue Linie die oben erwähnte Wegkürzung von	32,33 „

was zwar keine bedeutende Errungenschaft ist, jedoch in den nächstinteressirten Kreisen mit Freude begrüsst wird. Im übrigen hat die neue Bahn wohl vorzüglich nur lokales Interesse, welches indess von der öffentlichen Meinung sogar bis zur Bedeutung einer neuen Aera für die Provinz emporgehoben wird, indem die vor circa 100 Jahren noch kaum bestehende, von Sümpfen umgebene Ortschaft S. Doná jetzt, trotz aller harten Kämpfe gegen Ueberschwemmungen und andere Elementargewalten, den Mittelpunkt eines der fruchtbarsten und wohlhabendsten Distrikte der Provinz bildet und durch ihre strebsame Bevölkerung auf eine landwirthschaftlich-industriöse Kulturstufe gestellt wurde, welche bereits seit langem den gegenseitigen Wunsch nach engerem Anschlusse mit der Hauptstadt der Provinz entstehen liess.

Aus Russland.

Eisenbahn-Austausch.

Wie verschiedene Russische Blätter melden, ist jüngst zwischen der Direktion der unter Verwaltung der Krone stehenden Bahnen und der Direktion der Moskau-Brester Bahn eine Uebereinkunft getroffen worden, nach welcher die der letztgenannten Bahn gehörende Bahnstrecke Minsk-Brest demnächst durch die Krone übernommen und mit der Shabinka-Bahn sowie der Wilna-Rownoer Bahn unter der gemeinsamen Bezeichnung „Polessje-Bahn“ vereinigt werden soll. Als Gegenwerth für die Strecke Minsk-Brest soll die Moskau-Brester Bahn die im Bau befindliche Bahnstrecke Rshew-Wjasma und die Nowotorshk-Bahn erhalten. Das Abkommen wird dem Reichsrathe unterbreitet werden.

Jwangorod-Dombrowaer Eisenbahn.

Die 24 3/5 Werst lange Strecke dieser Bahn von Opotschno bis Tomatschew ist nunmehr dem Verkehr übergeben worden.

Transkaspische Bahn.

An der Transkaspischen Bahn ist die Strecke von Kizyl-Arwat nach Askabad vollendet; die feierliche Eröffnung steht demnächst bevor. Die „Now. Wrem.“ befürworten dringend die Weiterführung der Bahn bis Samarkand und Taschkent. Ihr zu-

folge ist auch bereits eine Spezialkommission im Begriff, nach Centralasien abzugehen, um dieses Projekt zu prüfen. — Die Regierung hat bei der grossen Eisengiesserei in Briansk eine verladbare Eisenbahn bestellt, die für das Transkaspigebiet bestimmt ist.

Litteratur.

—st.— E. Heusinger von Waldegg, **Kalender für Eisenbahntechniker.** Dreizehnter Jahrgang, 1886. Nebst einer Beilage, einer neuen Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. Als Brieftasche elegant und solid in Leder gebunden und geheftetem zweiten Theil. Preis 4 ℳ

Der soeben erschienene 13. Jahrgang dieses rühmlichst bekannten Kalenders hat gegenüber seinen Vorgängern mehrfache zeitgemässe Aenderungen und Zusätze erfahren.

Zunächst wurden die umfangreichen älteren Walzeisenprofile ausgeschieden, da es sich jetzt empfiehlt, bei den Anschlägen nur die Deutschen Normalprofile zu Grunde zu legen. Der hierdurch gewonnene Raum wurde benutzt zu „Notizen über das Pötsch'sche Gefrierverfahren" und zu „Mittheilungen über den Honigmann'schen Natronkessel". Das Kapitel „Elektrotechnik" wurde von Professor Dr. Dietrich wiederholt erweitert. Den von Baurath Rheinhard und Professor Sapper neu bearbeiteten „Preisentwickelungen für Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns- und Dachdeckerarbeiten" wurden auch solche der übrigen Hochbauarbeiten beigegeben. Bei „Vermessungswesen" wurden die bei Aussteckung von Eisenbahnkurven gebräuchlichsten Methoden beschrieben und die Angaben über barometrische Höhenaufnahmen mehr für praktische Zwecke ergänzt respektive korrigirt.

Die neue Eisenbahnkarte wurde in grösserem Massstabe (1 : 350 000) als die frühere in 2 Blättern ausgeführt, so dass die drei Spezialkärtchen entbehrt werden konnten. Die Eisenbahnen mit durchgehenden Kurierzug-Verbindungen sind durch kräftige Linien, die Bahnen mit gewöhnlichem Verkehr durch schwächere, und solche von untergeordneter Bedeutung durch punktirte Linien bezeichnet.

Ausserdem wurde die Eisenbahnchronik durch zahlreiche geschichtliche Bau- und Betriebsereignisse, sowie biographische Notizen hervorragender Fachgenossen vervollständigt.

In die Beilage wurde insbesondere die technische Statistik der Deutschen, Oesterreichischen und fremdländischem Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins, desgleichen die der Schweizerischen Eisenbahnen nach den neuesten Angaben sämmtlicher Bahnverwaltungen ergänzt und verbessert, sowie das Verzeichniss des technischen und oberen Verwaltungspersonals nach offiziellen Angaben berichtigt und nach einheitlichen Prinzipien vervollständigt, ebenso die technische Statistik der mit Dampfkraft betriebenen Sekundär-, Strassen- und Pferdebahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, der Niederlande und der Schweiz, so dass diese Tabellen genau den gegenwärtigen Stand dieser Bahnen veranschaulichen und ein Bild von der stets wachsenden Bedeutung derselben abgeben.

Wir können diesen trefflichen Kalender wiederholt bestens empfehlen und wünschen ihm immer weitere Verbreitung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

In dem vom 1. Oktober d. Js. ab gültigen **Staatsbahntarif** für die Bezirke **Köln (linksrheinisch) - Breslau** ist auf Seite 137 statt der Stationsbezeichnung:

„Astenet" zu setzen „Anrath",
„Auw" zu setzen „Astenet",
„Anrath" zu setzen „Auw"

und im Staatsbahntarif Köln (rechtsrheinisch) - Breslau ist auf den Seiten 99, 107, 115, 123 und 131 unter 3 statt der Stationsbezeichnung:

„Bentheim" zu setzen „Schüttorf",
„Gildehaus" zu setzen „Bentheim",
„Schüttorf" zu setzen „Gildehaus".

Ferner sind nach erfolgter Umstellung der letzteren Stationsbezeichnungen auf Seite 99 des Tarifes unter 3 die für Königsberg N. M. angegebenen Entfernungen dergestalt zu ändern, dass für

Schüttorf - Königsberg N. M.	596	km,
Bentheim- do.	601	„
Gildehaus- do.	604	„

eingesetzt werden.

Die infolge obiger Berichtigungen eintretenden Erhöhungen erhalten Gültigkeit vom 25. November d. Js. ab.

Breslau, den 6. Oktober 1885. (2126)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Güterverkehr.

Am 10. d. M. tritt der **Nachtrag XI** zum Gütertarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Magdeburg** vom 1. Mai 1882 in Kraft. Derselbe enthält anderweite, zum Theil ermässigte, bezw. neue Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Ballenstedt, Gernrode a. Harz und Suderode des Bezirks Magdeburg, Biersdorf, Dreisbach und Schutzbach des Bezirks Köln (rechtsrheinisch).

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 5. Oktober 1885. (2127)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Für den Staatsbahntarif **Frankfurt a/M.-Berlin** kommt ab 15. d. Mts. der Nachtrag I zur Einführung, welcher neben einigen Ergänzungen zum Kilometerzeiger theilweise erhöhte Entfernungen für die Station Tempelhof des Direktionsbezirks Berlin, Ausnahmefrachtsätze für Roheisen etc. von Burgsolms nach Stettin transit und Berichtigungen enthält.

Die erhöhten Sätze für Tempelhof finden erst vom 1. Dezember d. J. ab Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 5. Oktober 1885. (2128)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. November cr. ab gelten die im **Schlesisch - Polnischen Verbandtarife** vom 20. Juni 1885 in der Schnitttafel A Seite 21 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 8 für Erze und Steine etc. auch für die Artikel Erde und Thon mit Ausnahme von Farbeerde, Farbethon und Japonischer Erde.

Breslau, den 30. September 1885. (2129)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. November l. Js. tritt der I. Nachtrag zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifen I A und I B-F vom 1. März l. Js. in Kraft.

Der Nachtrag enthält Berichtigungen des Haupttarifs und der Ausnahmetarife und dabei insbesondere eine Erhöhung der Taxen des Ausnahmetarifs No. 4 für Zucker nach Genf loco vom 10. Januar 1886 ab, ferner Ergänzungen der Ausnahmetarife und die Aufnahme neuer Verbandstationen seitens der Deutschen und Schweizerischen Bahnen. (2130)

Karlsruhe, den 5. Oktober 1885.
Generaldirektion der Grossherzoglich
Badischen Staatseisenbahnen.

Am 15. Oktober c. tritt zu dem vom 15. Oktober 1884 ab gültigen Verbands-Güter-Tarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischen Verkehr** der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Tabellen derjenigen Beträge, um welche die direkten Tarifsätze infolge Sinkens der Oesterreichischen Valuta zu kürzen sind.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftlokale zu 20 ₰ zu haben.

Köln, den 7. Oktober 1885. (2131)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Zum Staatsbahntarif **Frankfurt a/M.-Hannover** kommt ab 15. d. Mts. Nachtrag XIII zur Einführung, welcher u. a. theilweise ermässigte Entfernungen für Hanau Nordbahnhof, Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz, Ergänzung des Ausnahmetarifs 2a für Eisenerze, Ausnahmetarif für Roheisen und Berichtigungen enthält. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 31. Oktober 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion. (2132)

Oesterreichischer Grenzstations - Tarif. Zu dem Oesterr. Grenzstations-Tarife vom 1. Februar l. J. ist ein Nachtrag II, gültig ab 20. l. M., erschienen, welcher Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Eisenstein und Furth i/W., ferner für Güter der Stückgutklasse II und für Schwerspath zwischen Furth i/W. und Eger, und einen Ausnahmetarif 14 für Baryt-Transporte enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zu beziehen. (2133R.M.)

Lokalbahn Asch-Rossbach. Zu den seit der Eröffnung der Lokalbahn Asch-Rossbach gültigen „Besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen" werden nachfolgende Ergänzungen bekannt gegeben.

Die auf Seite 11 des Tarifes angegebenen Ueberführungsgebühren" sind auf die Strecke „Asch Bahnhof der Bayer. Staatsbahnen" und Asch Stadt „Station der Lokalbahn" zu beziehen.

Für in dieser Relation abgefertigte Eilgüter werden 8 kr. Oesterr. Währ. pro 100 kg eingehoben.

Für die Ueberführung von Kohle in Wagenladungen à 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür zwischen dem Bahnhofe Asch der Bayer. Staatsbahnen und Asch Haltestelle der Lokalbahn gelangt eine Gebühr von 3,0 kr. pro 100 kg zur Anwendung.

Für die Weiterbeförderung von Kohle in Wagenladungen à 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür ab Asch Stadt nach Asch Haltestelle wird eine Gebühr von 50 kr. pro Wagenladung eingehoben.

Zum Kilometerzeiger auf Seite 14 des Tarifes ist hinzuzufügen, dass die Haltestelle Neuberg sowie Thonbrunn und die Anschlussstation Asch nur für den Personenverkehr, die Haltestelle Asch für den Personen- und Kohlenverkehr eröffnet ist.

Wien, im Oktober 1885. (2134)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr.
Staatsbahnen.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 1019.

No. 19. Jahrgang 1885. Berlin, am 10. Oktober 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 8. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A S	—	1	—	eiserne Ofenplatte	4,5	1	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bez. Neuhütte.
2	A S	922	1	Kiste	leer	8	2	Strassburg	Elsass-Lothring.	
3	B	—	1	Ballen	leere Säcke	17	3	Bettingen	„	
4	B	1/3	3	Kisten	Bücklinge	—	4	Gera	K. E.-D. Erfurt	bez. Altenburg.
5	C G H	1914	1	Kiste	Eisenwaaren	28,5	5	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
6	C M	26	1	Sack	Lohe	52,5	6	Mülheim a/Ruhr	„	
7	C Tr	16	1	Fass	leer	17	7	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	
8	C T / C T	4438 / 1919	1	„	Birnen	113	8	München C. B.	Bayerische Stsb.	Blaustiftanschrift Forchheim, alter Stations-Zettel Nürnberg, Inhalt versteigert.
9	C V S	326	1	Bund	Gewichte	?	9	Weimar	K. E.-D. Erfurt	beschr. Plauen.
10	D A B	18847	1	Bierfass	leer	32	10	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
11	D A B	3055	1	„	leer	31	11	„	„	
12	E B	11	1	Korb	leer	11	12	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
13	E D	1289	1	Bund	Stahl	40	13	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
14	E D S	719	1	Stange	Stahl	6,5	14	Herne	Rechtsrh. Köln	
15	G B	376	1	Rolle	Packpapier	31	15	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
16	G D C V	—	1	Pack	Eisentheile	22,5	16	Braunschweig Güterexped.	Braunschweig. E.	
17	G K	5	1	Kiste	gefüllt	150	17	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
18	G S	205652	1	„	gefüllt	18	18	Trier r. M.	„	
19	G Z	23	1	Ballen	Baumwollengarn	47	19	Gera	K. E.-D. Erfurt	
20	H	122	1	Bund	eiserne Bolzen	26	20	Crefeld	Linksrh. Köln	
21	H E / „ / „	3 / 5 / —	3	Körbe	leer	16	21	Weida	K. E.-D. Erfurt	bez. Gössnitz.
22	H N	1974	1	Kiste	?	32,5	22	Crefeld Eilg.-Exp.	Linksrh. Köln	
23	H S	1	1	—	Pflugschaar	3	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	J B D	268/9	2	Weinfässer	leer	212	24	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
25	J G	—	1	Pack	16 leere Körbe	30,5	25	Kleinheubach	Bayerische Stsb.	von Offenbach eingetroffen.
26	K	40	1	„	Kupfer	8,5	26	Regensburg	„	
27	K S	555	1	Ballen	Nessel	135	27	Düsseldorf K. M.	Rechtsrh. Köln	
28	K S St E	—	1	—	Viehgatter	—	28	Colditz	Sächsische Stsb.	
29	M G	3T2	1	Erdölfass	leer	30	29	Bietigheim	Württemb. Stsb.	
30	N B	—	1	—	Achse	79	30	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
31	O S E	—	1	—	Wagenschlüssel	—	31	Friedrichsthal		
32	P	—	1	Pack	2 Kessel	10	32	B. Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	beklebt Dülmen-Gladbach.
33	P O	5534	1	Bierfass	leer	28,5	33	Dortmund	„	
34	P P B	93	1	Pack	Papier	33	34	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
35	R Z	46	1	—	eiserne Stange	2,25	35	Herborn	Rechtsrh. Köln	
36	S	—	1	—	Pflugrieste	4	36	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
37	V P	421	1	Korb	Eisenwaaren	60	37	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	

B. Kolli m. Adressen sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
38	Beels	—	1	Packet	Effekten	4,5	38	Bruchout	Grand Centr. Belge	
39	Cousin	—	1	—	Decke	—	39	Walcourt	„	
40	Dittmann & Sauerländer in Aachen	2960 / 5914	2	Fässer	leer	64	40	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
41	Elsass-Lothringen	452	1	—	Leine, 30 m lang	—	41	Hersfeld	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Würzburg-Hersfeld.
42	H. Bömke	10209	1	Bierfass	leer	26,5	42	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
43	Henders	—	1	Packet	—	5	43	Hasselt	Grand Centr. Belge	
44	H. Stade	6412	1	Bierfass	leer	32	44	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	J C Konkelding Bungat Kaeterherberg	982	1	Sack	Haare —	4,5	45	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
46	Ingelheim-Coblenz	—	1	Korb	leere Flaschen —	53	46	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
47	Offenbach	—	1	brauner Handkoffer	— —	6	47	Offenbach Eilg.-Exped.	K.E.-D.Frankf.a/M.	beschr. Offenbach.
48	Trachenberg / Breslau	150	2 1	Reisekörbe Bettsack	— — — —	51	48	Breslau	K. E.-D. Breslau	
49	Union Br.	6405 1746	2	Bierfässer	leer —	35 29	49	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
50	Union Br.	6771	1	Bierfass	leer —	33	50	"	"	
51	Union Brauerei	8404	1	"	leer —	34	51	"	"	
52	V D A C Batavia	553	1	Kiste	? —	124	52	Aachen	Linksrh. Köln	
					C. Kolli m. Nummern sign.:					
53	—	11	1	—	büchene Bohle —	85	53	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	auf der Strecke gefunden.
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
54	weiss I	—	4	Bund	Bandeisen —	104	54	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
55	(JV)	126	1	Fass	leer —	14	55	Aachen	Linksrh. Köln	
					E. Kolli ohne Signatur:					
56	—	—	1	—	eis. Aschenkasten —	1	56	Einbeck	Braunschweig.	
57	—	—	1	Kollo	Bagage —	—	57	Anvers Est	Grand Centr. Belge	
58	—	—	1	"	Bagage —	—	58	Maestricht	"	
59	—	—	1	Kollo in Papier	Bleichdeckel —	3	59	Perleberg	Prignitzer	lagert seit 23/7. cr.
60	—	—	3	—	eiserne Bolzen —	5,5	60	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
61	—	—	1	Ring	Draht —	50	61	Remscheid	"	
62	—	—	1	Bund	Eisen —	59	62	Soest	K. E.-D. Hannover	
63	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	16,5	63	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
64	—	—	1	Partie	Grubenholz —	20000	64	Sterkrade	Rechtsrh. Köln	
65	—	—	4	Bund	Hackenstiele —	98	65	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
66	—	—	1	—	gebrauchtes Holzgitter, 3 m lang und 1 m breit	—	66	Kirchwehe	Rechtsrh. Köln	
67	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	26	67	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
68	—	—	1	—	gepolstert. Kinderstuhl	9	68	Köln Gereon	Linksrh. Köln	bei der Gepäckexped. ohne Disposition abgegeb.
69	—	—	1	Kiste	? —	35	69	Seesen	Braunschweig.	
70	—	—	1 1	Pack grau. Handkoffer	2 Kissen mit Riemen umschnürt — — —	7 13	70	Oberhausen KM Gepäckexped.	Rechtsrh. Köln	
71	—	—	1	Sack	Kleider —	27	71	Ellwangen	Württemb. Stsb.	
72	—	—	1	Pack	leere Körbe —	12	72	Oberndorf-Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
73	—	—	1	"	leere Körbe (neu) —	?	73	Lindern	Linksrh. Köln	am 23/9. auf Gep.-Schein von Kreiensen eingegang. u. nicht abgeford.
74	—	—	1	Koffer	? —	11	74	Stadtoldendorf	Braunschweig.	
75	—	—	5	Korbflaschen	leer —	—	75	Saaralben	Elsass-Lothring.	
76	—	—	1	—	alte Laterne —	—	76	Schöningen	K.E.-D.Magdeburg	
77	—	—	2	—	Maschinenräder —	4	77	Mengen	Württemb. Stsb.	
78	—	—	1	—	Matratze —	—	78	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
79	—	—	4	Säcke	Obst —	210	79	Murrhardt	Württemb. Stsb.	verkauft.
80	—	—	1	—	gusseis. Platte —	100	80	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
81	—	—	1	Packet	— —	4,5	81	Aerschot	Grand Centr. Belge	
82	—	—	5 1 1	Stücke — Stück	Roheisen — Gussrad — Guss —	260	82	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
83	—	—	1	Stange	Rundeisen —	7	83	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
84	—	—	4	Pack	leere Säcke —	111	84	Colditz	"	
85	—	—	4	—	kleine eis. Stangen —	0,5	85	Kirchwehe	Rechtsrh. Köln	
86	—	—	1	—	Vorstellthüre —	?	86	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
87	—	—	1	—	getheerter Wagendachüberzug	—	87	Schkeuditz	K.E.-D.Magdeburg	5,80 m lang, 5,85 Meter breit.
88	—	—	1	—	Winkeleisen —	85	88	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
					II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.					
1	Br. r.	22197/8	2	Kisten	? —	119	1	Eperjés	Kaschau-Oderberg	von Prag s. 23/9. 85.
2	D S	1/6	6 2	Pack	leere Säcke —	90 48	2	Teschen	"	von Vág Ujhely seit 12/3. 85.

Laufende Nr.	Der Kolli Signatur Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
3	Credau Fiala Laoner	—	1	Sack	Reps —	70	3	Csácza	Kaschau-Oderberg	von Lossack seit 26/9. 85.
4	Homboode Rafinaria	1639	1	Brod	Zucker —	10,5	4	Ruttka	„	seit 10/9. 85.
5	—	—	492	—	Bretter —	10 500	5	Kralovan	„	von Versécz seit 28/6. 84.
6	—	—	3	Stück	Eisenröhren —	43	6	Trzynietz	„	seit 7/5. 85.
7	—	—	1	—	Laterne —	—	7	Kassa	„	von Wien seit 26/9.
8	—	—	1	Stück	Raspel —	0,5	8	„	„	seit 10/9. 85.
9	—	—	1	—	Theerdecke —	30	9	K. Ladna	„	von Krompach seit 5/8. 85
10	—	—	1	—	hölzernes Wagenrad —	12	10	L. Lzt. Miklos	„	v. Tör. Szt. Miklos seit 20/9. 85.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1016.

Königl. Ungarische Staats-Eisenbahnen. Mit dem Tage der Eröffnung der unter unserer Verwaltung stehenden Mezötur-Turkeve'er Eisenbahn treten die Tarife dieser Bahn für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie für den Gütertransport in Wirksamkeit.

Exemplare dieser Tarife sind im Tarifbüreau der K. Ung. Staatseisenbahnen zu beziehen.

Budapest, am 3. Oktober 1885. (2135)

Die Direktion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. November 1885 neuen Stils findet eine **direkte Personenbeförderung** in der I. und II. Wagenklasse für Erwachsene und Kinder, sowie eine direkte Gepäckabfertigung von Station Zoologischer Garten der Berliner Stadteisenbahn nach Station Riga der Riga-Dünaburger und Mitauer Eisenbahn statt.

Die bezüglichen Billetfahrpreise und Gepäckfrachtsätze sind bei den Billet- und Gepäckexpeditionen der Verbandstationen einzusehen.

Bromberg, den 30. September 1885. (2136 J)

Die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

Mit dem 10. Oktober d. Js. tritt zum Tarif für die **Beförderung von Personen und Reisegepäck im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande** vom 1. November 1878 der Nachtrag XX in Kraft.

Durch denselben gelangen für den Schnellzugverkehr von nördlich Neumünster gelegenen Stationen der Altona-Kieler Eisenbahn nach Stationen der Holsteinischen Marschbahn direkte Schnellzug- bezw. Retourbillets und zwar insoweit zur Einführung, als solche bereits in umgekehrter Richtung bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 5. Oktober 1885. (2137)

Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der Verbands-Verwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 10. Oktober d. Js. ab gelangen im Verkehr zwischen Hamburg (Klosterthor, Dammthor, Sternschanze) einerseits und Albersdorf, Station der Westholsteinischen Eisenbahn andererseits Personenzug- bezw. Retourbillets mit 3tägiger Gültigkeitsdauer zur Verausgabung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 5. Oktober 1885. (2138)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

IV. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische). Die Lieferung nachbezeichneter Lokomotiven, Wagen und Wagentheile soll — in Loose getheilt — vergeben werden und zwar:

A. Lokomotiven.

a) Loos I 5 Personenzuglocomotiven
b) „ II 4 „ „
c) „ III 5 Güterzug- „
d) „ IV 4 „ „
(a–d: mit Tendern)
e) „ V 2 dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven.

B. Wagen.

f) Loos I 10 Personenwagen I/II. Klasse
g) „ II 11 „ III. „
h) „ III 10 „ III. „
i) „ IV 9 „ IV. „
k) „ V 10 Gepäckwagen.

C. Wagentheile.

l) Loos I 100 komplette Radsätze
m) „ II 200 Trag- und 250 Spiralfedern.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem maschinentechnischen Büreau hier, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung der nachbezeichneten Schreibgebühren verabfolgt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt, mit der äusseren Aufschrift:

„Preisgebot auf Lieferung von Lokomotiven, bezw. Personenwagen oder Gepäckwagen resp. Radsätze oder Trag- und Spiralfedern"

bis zum 26. Oktober cr., Vormittags $10^1/_2$ Uhr unserem maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Später eingehende Preisgebote werden nicht berücksichtigt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Die Schreibgebühren betragen:

für Loos a, b, e, f, i, k, je 2 Mark,
„ „ c und d . . . . 2 „
„ „ g „ h . . . . 2 „
„ „ l „ m . . je 1 „

Köln, den 3. Oktober 1885. (2139)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Ausschreibung. Die Lieferung von
5 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven nebst Tendern und
22 Stück Normal-Güterzug-Lokomotiven nebst Tendern sowie verschiedenen vollständigen Lokomotivradsätzen

soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven" versehen bis Mittwoch den 4. November d. J., Vormittags 12 Uhr versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Büreau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Bietungslustigen eröffnet werden. Später eingehende Angebote bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus,

41 goldene und silberne Medaillen etc.

= 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. =

Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

GEBR. KÖRTING
Hannover
construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 3000 im Betriebe.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".

Patent-Universal-Injectoren
mit *Speisewasser-Vorwärmer.*
15 000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

auch werden Abschriften derselben gegen Einsendung von 2,50 M. Schreibgebühren unfrankirt abgegeben.
Breslau, den 5. Oktober 1885. (2140)
Königliche Eisenbahndirektion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld.
Oeffentlicher Verding von
8 Personenzuglokomotiven und 12 Güterzuglokomotiven mit Tender, 4 Normal-Tenderlokomotiven für Hauptbahnen und 4 desgl. für Nebenbahnen;
6 Stück 2 achs. Personenwagen I/II. Kl., 6 Stück 3 achs. desgl. III. Kl. und 3 Stück 2 achs. Interkommunikationswagen IV. Kl.;
15 Stück 2 achs. Güterzug-Gepäckwagen, 200 Stück Kohlenwagen und 25 Stück 4 achs. Plateauwagen. Ferner von
566 Radsätzen, 1 132 Tragfedern, 1 275 Spiralfedern und 1 132 Lagerkasten.
Lokomotiven sollen in 4, Personenwagen in 5, Güterwagen in 6, Radsätze in 6, Trag- und Spiralfedern in je 2 Loosen und Lagerkasten in einem Loose vergeben werden.
Eröffnung der Angebote Samstag, den 17. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr im maschinentechnischen Büreau hierselbst, an welches dieselben mit der Aufschrift: „Verding von Lokomotiven und Wagen" bezw. „von Radsätzen, Federn und Lagerkästen" einzusenden. Bedingnisshefte nebst Zeichnungen sind gegen Einzahlung von 5 M. für Lokomotiven, von 4 M. für Personen- und Gepäckwagen, von 3 M. für Güterwagen, von je 2 M. für Radsätze, für Trag- und Spiralfedern und für Lagerkasten von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hier zu beziehen. Zuschlag erfolgt spätestens innerhalb vier Wochen.
Elberfeld, den 29. September 1885. (2141J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

VI. Vermischte Bekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. Die am 16. September d. Js. mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Albert'schen Saale am Crengeldanz — eröffnete Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind, wird im Hinblick auf den bisherigen äusserst lebhaften Besuch derselben und um mehrfach ausgesprochenen Wünschen entgegen zu kommen, erst am 15. Oktober d. Js. geschlossen werden. (2142J)

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F&G. NEPTUN
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Baumbänder
für Obst- & Alleebäume, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

Hochfeine
Weichselpfeifen,
1 Meter lang, weit gebohrt, Dutz. 24 M., extrafein, elegant 30 M., Briloner 12 M., Probe 1/2 Dutz. wird abgegeben. Nichtconv. zurückgenommen. Ill. Preisl. fr.
M. Schreiber, Hoflieferant, Düsseldorf.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Zur gefl. Beachtung!
Um mit den nur noch geringen Vorräthen des nachstehend genannten Buches vollständig zu räumen, habe ich den Preis desselben **bedeutend** ermässigt. Ich offerire demnach:
Der Bau der Strassen und Eisenbahnen
einschliesslich der für den Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Einrichtungen.
Bearbeitet von
Dr. Julius zur Nieden,
vormals Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspector der Kgl. preuss. Ostbahn, jetzt Reg.- und Baurath beim Betriebs-Amt Berlin (Direkt.-Bezirk Erfurt).
519 Seiten gr. 8 mit 540 Abb. im Text u. 3 Tafeln. 1878.
Statt 12 M. Ladenpreis **jetzt nur 5 M.**
☞ Die Preisermässigung hat nur kurze Zeit Gültigkeit, es empfiehlt sich daher, schnell zu bestellen! ☜
Neben den Büchern von Susemihl u. Brosius u. Koch etc. dürfte keins den Herren Eisenbahntechnikern, Bahnmeistern u. a. so dienlich sein, als das des Herrn **Baurath zur Nieden.**
Gegen Einsendung von **M. 5,50** erfolgt **frankirte** Zusendung nach allen Orten des deutschen Reichs.
Polytechnische Buchhandlung A. Seydel
in Berlin W., No. 2 Leipziger Str. No. 2.

Schub-Thüren und Thore
für
Magazine, Hallen etc.
nach dem
Kugelsystem, Patent Weickum,
werden nach den neuesten Constructionen in billigster u. solidester Ausführung angefertigt von
P. Sipf, Schlosserm., **Frankfurt** a/M., Neue Rothhofstr. 19.
Bei Verwendung des **Kugelsystems** wird die gleitende Reibung durch die rollende ersetzt, wodurch eine **weit einfachere Construction, somit billigere Anschaffung,** sowie eine **sehr leichte stets gleichmässige Beweglichkeit, ohne Anwendung von Schmiermaterial** erzielt wird.
Es lässt sich dies Kugelsystem noch zu den verschiedensten Zwecken mit grossem Vortheil verwenden, worüber weitere Auskunft ertheilt:
Der General-Vertreter für Deutschland:
Louis Dill, Civil-Ingenieur, **Frankfurt** a/M.

Innen und aussen glasirte Thonröhren
von 50 bis 800 mm Lichtweite,
Viehkrippen, Schornsteinaufsätze, Chamottesteine und **Chamottemörtel,** sowie **Thon-** und **Chamottewaaren** aller Art
empfiehlt die
Deutsche Thonröhren- und Chamotte-Fabrik
Münsterberg i. Schl.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 80. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Oktober 1885.

Die formelle Behandlung der Fahrpläne.

Bei dem Beginn einer neuen Fahrplanperiode, wo das Publikum zu einem eifrigeren Studium der veröffentlichten Fahrpläne gezwungen ist, pflegen die Klagen und Wünsche über die Einrichtungen dieser Publikationen am lautesten zu ertönen, weil die diesen Einrichtungen anhaftenden Mängel zu dieser Zeit am härtesten empfunden werden. Um eine Abstellung etwaiger Missstände herbeizuführen, scheint auch diese Zeit die geeignetste. Bei den die Fahrplanangelegenheiten bearbeitenden Beamten tritt nach Inkrafttreten des neuen Fahrplans eine stillere Arbeitsperiode ein, die ihnen besser gestattet, derartige Klagen auf ihre Berechtigung zu untersuchen, als in jener Zeit, wo die materiellen Aenderungen und ihre Zusammenstellung für den bevorstehenden Fahrplan sie zu einer fieberhaften Thätigkeit zwingt, die ihnen zur Einführung formeller Aenderungen wenig Zeit lässt. Es seien daher die im folgenden ausgesprochenen Wünsche jetzt zu einer Zeit ausgesprochen, wo die erforderliche Musse wohl vorhanden sein dürfte, um die Anregungen zu prüfen und — falls ihnen von fachmännischer Seite ein Werth zuerkannt wird — sie auch möglichst bald einzuführen.

Die Fahrpläne werden bei der heutigen Entwickelung des Verkehrs von Leuten auch sehr niedriger Bildungsstufe studirt. Aber selbst die Erfahrungen aus den besser gebildeten Ständen haben gezeigt, dass das Zurechtfinden auf einem Plakatfahrplan oder in einem Kursbuche nicht jedermanns Sache ist, dass es besonders Damen einen gelinden Schauder verursacht, sich eine längere Reise zusammenstellen zu sollen; ja es ist selbst vorgekommen, dass alte Eisenbahnleute, deren sonstiger Wirkungskreis sie nicht immer den Fahrplan in der Hand halten lässt, an den Bahnhof kommen, um an einem Wochentage mit einem Zuge zu fahren, der im Kursbuche ein kleines Sternchen mit der Bedeutung: „nur an Sonn- und Feiertagen" an seinem Kopfe trug. Es ist indess kaum nöthig, das Vorstehende anzuführen, um der allgemeinen Zustimmung zu dem Satze sicher zu sein: die Fahrpläne für das Publikum müssen möglichst einfach und übersichtlich sein.

Einer solchen Uebersichtlichkeit für das Publikum könnte aber in mancher Hinsicht bei weitem mehr Rechnung getragen werden, wie dies bis jetzt geschieht, wenn die Eisenbahnverwaltungen sich entschlössen, ihren Veröffentlichungen eine einheitliche Form zu geben, den verschiedenen Zeichen: Sternchen, Klammern, Fragezeichen, Kreuzen überall dieselbe Bedeutung beizulegen. Kommt man jetzt aus dem Bezirk einer Verwaltung in den einer andern oder sieht man sich im Vestibül eines Bahnhofs auf den verschiedenen dort aufgehängten Fahrplänen um, so ist der Reisende zunächst gezwungen, sich mit den dem speziellen Fahrplan anhaftenden Eigenthümlichkeiten vertraut zu machen. Studirt er meinetwegen den Fahrplan der Eisenbahndirektion F., so findet er, dass die Fahrpläne einer Strecke nach der einen und nach der andern Richtung in zwei getrennten Abtheilungen unter Wiederholung der Stationsnamen aufgeführt werden, wobei jedesmal die Fahrzeiten von oben nach unten zu lesen sind. Sieht man sich hierauf den Fahrplan der benachbarten Direktion H. an, so finden sich hier die beiden Fahrpläne einer Strecke in der Weise vereinigt, dass die Stationsnamen in der Mitte stehen; in der einen Richtung rechts sind die Fahrzeiten von unten nach oben, in der andern links von oben nach unten zu lesen. Sowohl auf der Seite von F. als von H. steht eine Anzahl von demselben Einflusse zugänglichen Direktionen. Die Einwohner gar mancher Stadt haben bei der Benutzung der von ihnen am meisten gebrauchten Fahrpläne sich mit diesen zwei verschiedenen Einrichtungen bekannt zu machen. In den verschiedenen Systemen wird sich wohl schliesslich jeder zurechtfinden; aber wozu dem Publikum, welches vielfach zum Studium der Pläne bei eiligen Reisen wenig Zeit hat und jedenfalls seine Zeit mit Recht nicht gern hierzu aufwendet, diese Arbeit des Zurechtfindens aufbürden, die unnöthig ist? Ob die eine oder die andere Art der Veröffentlichung die zweckmässigere ist, darüber mag man streiten — im übrigen dürfte es wohl Geschmackssache sein — aber man soll den Streit austragen und die gefundene bessere Form überall anwenden.

Nimmt man nun noch die von Behörden und Privatpersonen hergestellten Kursbücher zur Hand, so hat fast ein jedes derselben für eine oft vorkommende Bemerkung ein verschiedenes Zeichen. Das Charakteristikum der Nachtzeit von 6<u>0</u> Uhr Abends bis 5<u>59</u> Morgens ist glücklicherweise meistens dasselbe, indem die Minutenziffern unterstrichen werden. Eine Abweichung findet sich sofort in dem vielbenutzten Hendschel, in

dem die Zeiten von 12 Uhr 1 Minute Nachts bis 12 Uhr Mittags durch ein hintergesetztes V., die übrigen Zeiten durch ein N. bezeichnet werden. Solche Eigenthümlichkeiten müssen dem Leser geläufig sein, sonst kann er leicht die Abfahrt „5⁰⁰ N." auch einmal für 3⁰⁰ Nachts lesen. Der Schweizer „Tourist" bezeichnet die Nachtzeiten dadurch, dass er die Zahlen durch dicke Striche einrahmt ‖3⁰⁰‖; in Oesterreichischen Kursbüchern findet man die zu unterscheidenden Zeiten durch blaue ≡ Striche gekennzeichnet. Auf wie vielfache Weise das Halten nach Bedarf ausgedrückt wird, was die mit Kursivschrift bezeichneten oder fett gedruckten Stationsnamen und Zahlen bezeichnen, durch welche verschiedenen Zeichen Schnellzug, Expresszug, Kurierzug, Durchfahrt etc. angedeutet ist, das ist kaum möglich aufzuzählen.

Und doch wird wohl kaum jemand behaupten, dass ein besonderer Grund für die Beibehaltung solcher Verschiedenheiten vorliegt. Welches Zeichen gewählt wird, ist hier noch mehr wie bei der oben bemerkten Verschiedenheit durchaus Geschmackssache.

Die Forderung, die im Interesse des Publikums gestellt werden muss, lautet, dass den für die Oeffentlichkeit bestimmten Fahrplänen überall dieselbe Anordnung gegeben und für die häufiger vorkommenden Bemerkungen stets dieselben Zeichen gewählt werden. Die durch lokale Verhältnisse bedingten Eigenthümlichkeiten des einzelnen Fahrplans werden ja meistens wohl noch besondere Bemerkungen nöthig machen; in betreff derselben wäre nur zu verlangen, dass dafür nicht eine jener einheitlich festgestellten Bezeichnungen gewählt würde. Wie diese Anordnung zu treffen und welche Zeichen als die charakteristischsten einzuführen sind, muss einer berufeneren Feder überlassen bleiben.

Wenn eine solche Einheitlichkeit wohl bei jeder Verwaltung zunächst Aenderungen veranlassen wird, so hat sich das Publikum nach Verlauf weniger Fahrplanperioden allgemein an die Bedeutung der Abkürzungen gewöhnt; es versteht sie, ohne erst mühsam bei dem Erblicken eines solchen Zeichens an dem zu benutzenden Zuge in allen Ecken des Fahrplans nachsuchen zu müssen, was damit gesagt sein soll.

Wie weit soll eine solche Einheitlichkeit ausgedehnt werden? Möglichst weit. Wenn im Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen eine solche Einheitlichkeit nicht zur Durchführung zu bringen wäre, nun, dann versuche man es wenigstens bei den Preussischen Eisenbahnen, die mit ihrem Gewicht wohl bald die eine oder andere Verwaltung nach sich ziehen werden. Aber, fragt man, wie sollen die zahlreichen Herausgeber von Privatkursbüchern veranlasst werden, ihre ihnen eigenthümlichen Gepflogenheiten zu Gunsten der Allgemeinheit aufzugeben? Abgesehen davon, dass das Beispiel mächtig wirken wird, werden sie auch schon im eigenen Interesse sich einer solchen Einheit anschliessen; denn das an die amtlichen Bezeichnungen gewöhnte und mit ihnen vertraute Publikum wird bald jenen Büchern seine Gunst entziehen, die von ihm vor dem Gebrauche noch ein besonderes Studium seiner Zeichen verlangt. Schliesslich können die Verwaltungen auch den Druck ausüben, dass sie den opponirenden Verlegern amtlich kein Fahrplanmaterial mehr verabfolgt und den Verkauf solcher abweichenden Kursbücher auf ihren Stationen untersagt. —dt—

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass:

1. die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 15,13 km lange Strecke Eichicht-Probstzella,
2. die der Generaldirektion der König lich-Bayerischen Verkehrsanstalten unterstellte, am gleichen Tage dem öffentlichen Verkehre übergebene, 7,5 km lange Linie Probstzella-Ludwigsstadt

als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5391 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Güterverkehr mit den Stationen der Bayerischen Lokalbahnlinien (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 5410 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 5430 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages der Badischen Staatsbahn auf Auslegung der Bestimmung in § 2 alin. 2 des Vereins-Wagenregulativs an die Kommission für dasselbe zur Beschlussfassung in Gemässheit der Bestimmungen in § 12 (sub 2) und § 14 des Vereins-Statuts (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 5481 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Strecke Varadvelencze-Püspök-Fürdö (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 5527 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Vereins-Verwaltungen, die Warschau-Wiener und die Rumänische, Eisenbahn, betreffend Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Russland und den Hinterländern Oesterreich-Ungarns (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 5553 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 231 Z. vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Liquidation der Insertionskosten für im Quartal Juli-September cr. in der Vereins-Zeitung erlassene Bekanntmachungen (abgesandt am 8. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche derartige Kosten zu begleichen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfall- und Krankenversicherung der Preussischen Staatsbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unterm 28. v. Mts. auf Grund des Gesetzes über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung für den Bereich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Eisenbahnen die erforderlichen Ausführungsvorschriften erlassen. Die Feststellung der Entschädigungen für die durch Unfall Verletzten und für die Hinterbliebenen der durch Unfall Getödteten erfolgt bis auf weiteres in allen Fällen durch die Königlichen Eisenbahndirektionen, in deren Geschäftsbereich sich der Unfall ereignet hat. Denselben liegt insbesondere auch die Anweisung der zu leistenden Entschädigungen zur Zahlung durch die Postverwaltung ob, die Abführung der von den Postbehörden in Rechnung gestellten Beträge an dieselben, ferner die Beschlussfassung darüber, ob den Krankenkassen die Fürsorge für den Verletzten über den Beginn der vierzehnten Woche hinaus bis zur Beendigung des Heilverfahrens zu übertragen ist, sowie die Anordnung der den Kranken kassen zu leistenden Erstattungen. Die Feststellung der Entschädigungen erfolgt ohne besonderen Antrag der Berechtigten. Durch Unfälle Verletzte oder Hinterbliebene durch Unfälle Getödteter, welchen keine Entschädigungen angewiesen wurden, jedoch Anspruch darauf zu haben glauben, haben ihren Entschädigungsanspruch vor Ablauf von zwei Jahren nach dem Eintritt des Unfalls bei derjenigen Königlichen Eisenbahndirektion anzumelden, in deren Geschäftsbereich sich der Unfall ereignet hat. Für die Staatseisenbahnen eines jeden Direktionsbezirks wird ein Schiedsgericht eingesetzt, dessen Sitz mit dem der betreffenden Eisenbahndirektion zusammenfällt. Diese Schiedsgerichte sind für die auf Rechnung von Privatunternehmungen staatlicherseits verwalteten Eisenbahnen nicht zuständig, letztere gehören zu den Bezirken der für die Privateisenbahn-Berufsgenossenschaften gebildeten Schiedsgerichte.

Rückvergütung von Fahrgeld auf Schüler-Abonnementskarten.

Ein Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 3. d. Mts. bestimmt, in Ergänzung des Erlasses vom 24. Oktober 1880, betreffend die Berechnung der Preise der Abonnementskarten für Schüler, dass die für die Rückerstattung von Fahrgeld auf Abonnementskarten für Erwachsene bestehenden Grundsätze auch auf Schüler-Abonnementskarten mit der Massgabe anzuwenden sind, dass für ausgefallene Schultage eine Rückvergütung niemals stattfindet.

Nichtaufnahme von Eisenbahnbeamten in die Schöffen-Urliste.

Eine Anzahl von Eisenbahnbeamten ist von der Aufnahme in die Schöffen-Urliste ausgeschlossen, weil sie nach ministerieller Entscheidung als polizeiliche Vollstreckungsbeamte im Sinne des § 34 No. 6 des Deutschen Gerichtsverfassungsgesetzes anzusehen sind. Es sind dies die folgenden Beamten: die Bahnmeister und die Oberbahnwärter, die Bahn- und Hilfsbahnwärter, die Bahnkontroleure, die Stationsvorsteher beziehungsweise Bahnhofsinspektoren und Bahnhofsverwalter, die Stations-, die Bahnhofsaufseher, die Stationsassistenten und Bahnhofsinspektions-Assistenten, die Weichensteller, Weichenwärter, Stations- und Hilfsweichenwärter, die Zugführer, Packmeister, Schaffner, Zugmeister, Kondukteure und Wagenwärter, die Pförtner und Nachtwächter.

26. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Am 8. Oktober cr. fand in Köln unter Theilnahme des Ausschusses der Verkehrsinteressenten die 26. Sitzung der ständigen Tarifkommission statt, in welcher folgende Gegenstände zur Verhandlung gelangten.

Ein Gesuch auf Aufnahme von Rohzucker in den Spezialtarif I wurde in Uebereinstimmung mit dem Ausschusse abgelehnt. Die Versetzung von Cacaoschalen in denselben Tarif wurde vom Ausschusse empfohlen, von der Tarifkommission aber abgelehnt. Der Aufnahme des Artikels Rübenkraut (Rübenmuss) in den Spezialtarif I wurde zugestimmt, und der Position Futterbrot desselben Tarifs eine allgemeinere Fassung gegeben. Die

Frage, ob Kochheerdplatten als Platten im Sinne des Spezialtarifs II anzusehen sind, wurde verneint und damit die Zugehörigkeit des Artikels zu den Eisenwaaren des Spezialtarifs I festgestellt. Roh vorgearbeitete Schare (Pflugschare) und Streichbretter, sofern sie ungelocht, ungeschliffen und ungeschärft sind, wurden zur Aufnahme in den Spezialtarif II für geeignet erachtet. Die beantragte Aenderung der Position Säureharze des Spezialtarifs III, sowie die Aufnahme von Abfallsäuren beziehungsweise Harzabfallsäure und Brandharzschwefelsäure in denselben Tarif wurde abgelehnt. Der bereits in der vorigen Sitzung behandelte Antrag, die im mechanischen Wege mit Charirung auf der Ansichtsfläche versehenen Schichtsteine, sogenannte Moellons, nach Spezialtarif III zu tarifiren, wurde zurückgezogen. Die Frachtberechnung für frische Heringe bei Beförderung mit den Personenzügen wurde durch entsprechende Aenderung der Tarifbestimmung für frische Fische klargestellt. Die Erörterungen darüber, ob und in welcher Weise die bestehende Tarifirung für die Artikel Graphit und Graphiterde zu ändern sei, gelangten nicht zum Abschluss und werden in der nächsten Sitzung fortgesetzt werden. Ein Gesuch, Lastwagen beim Rücktransporte im unbeladenen Zustande wie gebrauchte Emballagen, das heisst zur Frachtberechnung nach dem halben Gewicht zuzulassen, wurde abgelehnt. Zur Beseitigung der hervorgetretenen Zweifel, ob Schmirgelsteine wie Schmirgel nach Spezialtarif II oder wie rohe Steine nach Speziatarif III zu tarifiren sind, wurde die Position Schmirgel des Spezialtarifs II entsprechend ergänzt. Die Beschlussfassung über einen Antrag, die angeblich als Düngemittel zur Verwendung gelangenden Abfälle von Fellen und Häuten in den Spezialtarif III aufzunehmen, wurde behufs Vornahme weiterer Ermittelungen bis zur nächsten Sitzung vertagt. Endlich wurde die Versetzung von Abfällen von Eisenbeize in den Spezialtarif III abgelehnt.

Ueber die vorstehenden, sowie über die in der 24. und 25. Sitzung der Tarifkommission gefassten Beschlüsse wird in der nächsten Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen Entscheidung getroffen werden.

Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen werden im Wintersemester 1885/86 in folgender Weise stattfinden:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht, die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, sowie über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, insbesondere auch bezüglich der Anmeldungen zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlage in der Universität ersichtlich.

In Breslau werden die fachwissenschaftlichen Vorlesungen sich auf die Nationalökonomie der Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung des Tarifwesens, die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen, das Eisenbahnrecht und den Betrieb der Eisenbahnen erstrecken.

In Köln werden Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht stattfinden.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

Am 5. November wird in Aachen eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft stattfinden, um Beschluss zu fassen über die Erweiterung des Unternehmens durch den Bau einer Bahn von Würselen nach Kohlscheid mit Anschluss an die Staatsbahn und an die Kohlengruben daselbst, anstatt des von der Generalversammlung vom 20. September v. J. genehmigten Projekts einer Bahn von Würselen nach Richterich. Gleichzeitig soll die ausserordentliche Generalversammlung dem Aufsichtsrath und der Direktion die Ermächtigung ertheilen zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel, eventuell durch vorläufige Entnahme derselben aus dem Erlös der noch in den Händen der Gesellschaft befindlichen Aktien.

Altona-Kieler Bahn.

Von den überhaupt vorhandenen 41 000 Stück Aktien der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft sind bis Ende August laufenden Jahres 40 467 Stück in den Besitz des Staates übergegangen, so dass noch 533 Aktien restiren. Die Frist, innerhalb welcher die Aktien zum Umtausch gegen Konsols einzureichen sind, läuft mit dem 31. Dezember cr. ab; die Inhaber solcher Aktien, welche bis zu dem genannten Termin nicht eingereicht sind, verlieren den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen und bleiben lediglich auf das Liquidationsverfahren angewiesen.

Bergisch-Märkische Bahn.

Die Königliche Direktion fordert nochmals auf, die 1881er Dividende einzukassiren, da die Verjährung der Dividendenscheine demnächst eintritt.

Telegraphenkonferenz, Anerkennung der pünktlichen Beförderung der Mitglieder derselben.

Wie der „Voss. Ztg." aus Altona berichtet wird, macht der Herr Eisenbahnminister seinen Beamten Mittheilung von einem Schreiben des General-Postmeisters v. Stephan, worin derselbe seine Anerkennung für die grosse Aufmerksamkeit ausspricht, die ihm und den Mitgliedern der Telegraphenkonferenz bei den Ausflügen durch die Eisenbahnbeamten in Bezug auf prompte und pünktliche Beförderung zu theil geworden ist.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch): Betzdorf-Biersdorf.

Am 15. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrheinische) die Bahnstrecke Betzdorf-Biersdorf auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Czempin-Schrimm und Breslau-Rosenthal.

Am 15. d. Mts. wird die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellte Lokalbahn Czempin-Schrimm mit den Haltestellen Szoldry, Grabianowo und Manieczki und der Station Schrimm dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. In jeder Richtung werden 3 gemischte Züge mit II. bis IV. Klasse verkehren.

Am gleichen Tage wird die von der Bahnstrecke zwischen Breslau Oderthorbahnhof und Hundsfeld nach Rosenthal abzweigende Eisenbahn untergeordneter Bedeutung mit der ausschliesslich für den Wagenladungsverkehr eröffneten Haltestelle Rosenthal dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. (Vergl. im übrigen die Bekanntmachung auf Seite 1029.)

Hessische Ludwigsbahn.

Dieses Unternehmen war in neuester Zeit der Gegenstand vieler, und wie sich gezeigt hat, nicht begründeter Gerüchte. Zu denselben gehört auch die Version, dass Differenzen zwischen dem Unternehmen und der Badischen Staatsbahn bestehen. Die „Frankfurter Zeitung" ist „autorisirt" zu erklären, „dass auch diese neuen Gerüchte allen und jeden Grundes entbehren, und dass seit Abschluss des Konkurrenzvertrages der Hessischen Ludwigsbahn mit den Preussischen Staatsbahnen auf keinem Gebiete ein Vorkommniss zu registriren ist, welches zu derartigen Gerüchten hätte Anlass bieten oder die finanzielle Lage des Unternehmens irgendwie hätten beeinträchtigen können". Die „Fr. B.- und H.-Ztg." schreibt: „Was die Konversion der 5 pCt. Obligationen im Betrage von 40 Millionen Mark (wovon sich 5 Millionen Mark noch im Besitze der Gesellschaft befinden) in 4 pCt. oder vielleicht in $3\frac{1}{2}$ pCt. Obligationen betrifft, so hat der Verwaltungsrath bereits die Genehmigung bei der Hessischen Regierung nachgesucht und dürfte die Konzession in nächster Zeit zu erwarten stehen. Die dadurch erzielte Zinsersparniss kommt selbstverständlich den Aktien zu Gute und dürfte den Ausfall im Transitverkehr weniger empfindlich machen, wenn auch nur zum geringen Theile ausgleichen. Für den Monat September nimmt man allgemein ein grösseres Minus in Aussicht. Auch hier wird es darauf ankommen, welche Mengen die Bahn befördert hat, da z. B. die Tarifsätze für Kohlenfrachten sehr niedrig sind, also ein geringeres Erträgniss liefern, als andere Produkte, die zu vollen Tarifpreisen verfrachtet werden."

Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein, Berlin).

Ueber die Bachstein'schen Eisenbahnunternehmungen in Thüringen schreibt des „B. T.": „Die von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Gemeinschaft mit der Darmstädter Bank übernommene Herstellung einer Anzahl von Nebenbahnen im Grossherzogthum Hessen hat kürzlich die Aufmerksamkeit auf die genannte Unternehmerfirma gelenkt, die sich von kleinen Anfängen zu einer umfassenden Eisenbahnverwaltung ausgebildet und an Ausdehnung bereits eine Anzahl von Eisenbahn-Aktiengesellschaften überholt hat. Sie hat es in der That verstanden den Makel, welcher seit Anfang der siebenziger Jahre auf der Form des Eisenbahnbaues in General-Entreprise gelastet hat, wieder zu beseitigen und den Nachweis zu führen, dass diese Form, wenn sie auf solider Grundlage beruht, ihre mannigfachen Vortheile bietet. Diese solide Grundlage hat aber der Bau in General-Entreprise dadurch gewonnen, dass Bachstein sich nicht mit dem Bau der Bahnen begnügt, sondern von vornherein den Betrieb der von ihm gebauten Bahnen gegen Zahlung eines angemessenen Pachtgeldes übernommen hat und deshalb, weil ihm während der Pachtzeit die Bahnunterhaltung auf eigene Kosten obliegt, schon ein sehr wesentliches eigenes Interesse hat, den Bau auf das Sorgfältigste und Gewissenhafteste auszuführen. Die auf diese Weise von Bachstein gebauten und betriebenen Bahnen zerfallen in mehrere Hauptkomplexe, von denen der eine im wesentlichen in Norddeutschland liegt (Stargard-Küstrin und Glasow-Berlinchen, Mecklenburgische Südbahn, Parchim-Ludwigsluster und Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn), während der andere unter einer besonderen Betriebsabtheilung in Gotha verschiedene Bahnen in Thüringen umfasst, deren Vermehrung und spätere einheitliche Zusammenfassung nach Mittheilungen in der Lokalpresse jetzt bevorsteht."

Im Betrieb befinden sich zur Zeit folgende Thüringische Lokalbahnen: a) Friedrichrodaer Bahn (8,92 km), b) Ruhlaer Eisenbahn (7,29 km), c) Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn (19,13 km), d) Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn (8,70 km), ferner die in der Provinz

Sachsen belegene in Station Osterwieck an die Staatsbahnlinie Halle-Vienenburg (Direktionsbezirk Magdeburg) anschliessende, im Eigenthume der Stadt Osterwieck befindliche normalspurige Lokalbahn Osterwieck-Wasserleben (5,2 km).

An weiteren Projekten ist, abgesehen von der bereits mehrfach erwähnten Strecke Arnstadt-Ichtershausen, anzuführen:

Weimar-Berka-Blankenhain. Der Bau der Bahn soll auf Kosten des Weimarischen Staates, der Betrieb derselben durch das Konsortium (Bachstein-Darmstädter Bank), und zwar gegen ein Pachtgeld auf dessen Rechnung erfolgen. Das Baukapital ist, abgesehen von den Beiträgen einiger Gemeinden, auf 1 720 000 M. veranschlagt. Die Bahn ist nach dem Projekt 27 km lang, wovon auf die Strecke Weimar-Berka-Tannrode 21 km, auf die Strecke Berka-Blankenhain 6 km fallen. Das Zustandekommen der Bahn hängt von dem Beschlusse des im Januar k. J. zusammentretenden Weimarischen Landtages ab.

Oberröblingen-Allstedt. Der Bau ist von dem Konsortium auf eigene Rechnung beabsichtigt und stehen für diese Strecke Beiträge der Interessenten im Betrage von 130 000 M. in Aussicht.

Artern-Frankenhausen. Zwischen der Stadt Frankenhausen und der Baufirma Herrmann Bachstein in Berlin ist ein Vertrag abgeschlossen worden, worin Herr Bachstein sich verpflichtet, für eine Sekundärbahn von Artern nach Frankenhausen die Konzession einzuholen und dieselbe innerhalb zwei Jahren zu vollenden. Ausser dem vollständigen Areal zahlt die Stadt Frankenhausen 300 000 M., nachdem der Unternehmer 600 000 M. verbaut haben wird. Von den Einnahmeüberschüssen erhält drei Fünftel die Stadt und zwei Fünftel die Firma Bachstein.

Dieser Bahnkomplex würde noch erheblich vergrössert werden, wenn der von der Gothaischen Regierung mit Bachstein vor einiger Zeit abgeschlossene Vertrag die vorläufig noch ausgesetzte Genehmigung des Gothaer Landtages finden sollte. Nach diesem Vertrage würde das Eigenthum von Gotha-Ohrdruf und Fröttstedt-Friedrichroda an Bachstein übergehen, und dieser die erstere Linie bis Gräfenroda, Station der Erfurt-Ritschenhausener Bahn, verlängern, sowie noch zwei Nebenbahnen im Herzogthum Gotha ausbauen.

Zahnradbahn Assmannshausen-Niederwald.

Ueber die Eröffnung dieser Bahn schreibt die „Frankf. Ztg.“: Soeben — am 10. d. Mts. — wurde die Zahnradbahn Assmannshausen-Niederwald in Anwesenheit des Regierungspräsidenten von Wurmb, des Baurath Cuno, des Regierungsrath von Kaufmann-Wiesbaden, der Landräthe von Dewitz und Schlenther-Rüdesheim, des Bürgermeisters und der Gemeinderäthe von Assmannshausen und vieler anderer Gäste feierlich eröffnet. Unter Musikbegleitung und Böllerschüssen erfolgte die Abfahrt des geschmückten Zuges zur Station Jagdschloss. Die Zeit der Auffahrt betrug 10 Minuten, die Zurückkunft erfolgte in gleicher Weise. Nach derselben vereinigten sich die Theilnehmer zu einem Festmahl im Hotel „Krone“. Die Bahn ist ein Privatunternehmen der Herren Egells und Sabersky, Berlin. Ingenieur Schröder entwarf den Plan, der Bau wurde von dem Betriebsdirektor Schönfeld geleitet. Die Bahn bleibt bis Ende Oktober im Betrieb.

Ilmebahn.

Die Generalversammlung beschloss, eine Anleihe von 70 000 M. aufzunehmen und den Betriebsvertrag mit der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zu kündigen.

Hameln-Lage.

Vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist vor einigen Tagen hinsichtlich der projektirten Eisenbahn von Hameln nach Lage ein Schreiben in Hameln eingegangen, nach welchem zum Bau und Betrieb der Bahn die Ertheilung der Konzession deshalb nicht in Aussicht zu stellen sei, weil die Herstellung einer solchen Bahn dem Staate vorbehalten bleiben müsse.

Restaurationswagen der Berlin-Frankfurter Tagesschnellzüge.

Die Bewirthschaftung der in den Berlin-Frankfurter Tagesschnellzügen zwischen Berlin und Eisenach verkehrenden Restaurationswagen, welche bisher pachtweise von der Internationalen Schlafwagengesellschaft geführt wurde, übernimmt vom 15. d. M. Bahnhofrestaurateur Abel in Eisenach.

Neue Pferdebahnen.

Bei dem Weimarer Gemeinderath ist die Konzession für eine Pferdebahn durch den Ingenieur Frohwein in Naumburg nachgesucht worden. Wie Thüringische Blätter melden, hat sich auch eine Englische Gesellschaft mit einem Kapital von 200 000 £ gebildet, um die Mittel für die Errichtung von Pferdebahnen in Weimar, Naumburg, Gera und Kösen zu beschaffen.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

In No. 78 Seite 101 wurde unter „Nordischer Lloyd“ nach hiesigen sonst gut unterrichteten Blättern berichtet, dass die Direktion der Unterelbeschen Eisenbahnen zum 1. Oktober nach Rostock verlegt und mit der Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd vereinigt sei. Wie uns die Direktion der letztgenannten Gesellschaft mittheilt, ist diese Nachricht absolut irrig.

Die Direktion der Unterelbeschen Eisenbahn befindet sich unverändert in Harburg und hat keinerlei Verbindung derselben mit der in Rostock etablirten Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd stattgefunden, auch wird eine solche Vereinigung in Zukunft nicht beabsichtigt.

Die Fundirung der neuen Taybrücke.

Die Erbauung der neuen Taybrücke neben der durch Sturm zerstörten bietet besonders hinsichtlich der Gründung bedeutende Schwierigkeiten, da die Baustelle, auf welcher im Ganzen 73 paar Pfeiler zu fundiren sind, der heftigsten Strömung des Wassers und der Luft und starkem Seegang ausgesetzt ist.

Jeder Mittelpfeiler der Brücke besteht aus zwei kreisrunden Brunnen, deren Durchmesser von 3 m bis 6,9 m wechselt und welche 0,45 m über Hochwasser mit einander verbunden sind, um die Eisenkonstruktion aufzunehmen, welche den eigentlichen Ueberbau, aus vier Hauptträgern bestehend, trägt.

Die Senkbrunnen werden aus schmiedeeisernem Blech von 10 mm Stärke zusammengenietet, von Gerüsten herabgelassen und oben durch Anschrauben weiterer Ringe in dem Maasse der Absenkung verlängert. Der Fuss der Blechbrunnen ist breiter als der obere Durchmesser derselben. Der Cylinder wird vor der Senkung mit 45 cm Ziegelmauerwerk inwendig ausgefüttert, um denselben behufs besseren Einsinkens zu belasten und die Steifigkeit der Blechwand zu erhöhen. Die weitere Belastung zur Herbeiführung des Einsinkens wird mittelst aufgelegter Gusseisengewichte erzielt. Zum Schutze derselben, sowie um das Eindringen des Schlammes des Flusswassers zu hindern, werden noch provisorische Blechmäntel oben aufgeschraubt. Das Einsinken der Cylinder wird durch Herausbaggern des Bodens im Innern bewirkt. Zum Heben des Sandes stellte man mit verschiedenen Sorten Pumpen Versuche an und bewährte sich hierbei eine 30 cm Centrifugalpumpe am besten. Der Saugschlauch derselben theilte sich in zwei Schläuche von je 15 cm Durchmesser, deren einer durch einen Taucher gehandhabt wurde und mit der Saugöffnung an die Stellen geführt wurde, wo der Sand zu beseitigen war, während der andere reines Wasser saugte und so eine Verstopfung der Pumpe hinderte. Es wurden auf diese Weise 32 cbm in einer Stunde gefördert und ein Brunnen 0,6 m gesenkt. Bei thonigem Boden, der sich durch die Sandpumpe nicht fördern liess, pumpte man das Wasser innen möglichst tief aus und der Auftrieb in der Sohle, welchen das höher stehende Aussenwasser hervorbrachte, liess Senkungen des Brunnens bis zu 3,3 m in 30 Minuten erreichen. Die erforderliche Belastung der Brunnen betrug bei Kies und Geröll bis zu 400 t und sind dieselben zum Theil bis 1 m in den rothen Sandstein gesenkt.

Nach der Senkung der Brunnen bis auf die projektmässige Tiefe wurden dieselben ausbetonirt, der obere provisorische Schutzmantel abgenommen, das schwimmende Gerüst fortgefahren und eine Probebelastung von 500 t bei den kleinen Brunnen von 3 m Durchmesser und von 2 438 t bei denen von 6,9 m Durchmesser aufgebracht. Nach der Probebelastung wurde der provisorische Blechmantel wieder aufgeschraubt und im Schutze desselben der Pfeiler in Ziegelmauerwerk mit Klinkerverblendung bis über Hochwasser aufgemauert.

Die Hauptschwierigkeiten dieser Bauausführung liegen, wie schon oben angedeutet, in der Schwierigkeit der Herstellung eines absolut festen Gerüstes, welches eine genaue Absteckung und Senkung der bis zu 15,6 m unter N.W. tiefen Brunnen gestattet und den Einflüssen der Strömung, des Sturmes, dem sehr bedeutenden Fluthwechsel und Seegang Widerstand leistet.

Die Lösung dieser Frage ist dem Unternehmer Herrn Arrol durch seine eigenartige neue Konstruktion, mit welcher bis jetzt 50 Pfeilerpaare ohne Unfall gesenkt sind, gelungen und bildet einen wesentlichen Fortschritt auf dem Gebiete des Brückenbaues. Die beweglichen Rüstungen, von denen vier gleichzeitig arbeiten, sind der Grösse nach verschieden; die kleinste ist 16,8 m lang, 11,0 m breit und 1,8 m tief, die grösste ist 24,3 m lang, 19,8 m breit und 2,1 m tief. Sie besteht aus fünf schmiedeeisernen hohlen Pontons von rechteckigem Querschnitt, welche nach Art eines an beiden Enden geschlossenen H derartig mit einander verbunden sind, dass sie zwei quadratische Räume für die Absenkung der Brunnen umschliessen. Bei dem grossen Gerüste beträgt die Seite dieses quadratischen Bassins 7,5 m, bei einem Abstande der Mittelpunkte beider Brunnen von 9,6 m. Die obere Breite der vier Aussenpontons beträgt 3,6 m. Auf denselben befinden sich Maschine und Kessel für die Pumpen, ein 10 t-Krahn, die Betonmischmaschine und eine Reparaturwerkstatt. Auf dem mittleren Ponton, dem Stege des H, welcher 7,5 m lang und 2,1 m breit ist, ist ein Schuppen für die Arbeiter errichtet, deren 20 auf jeder

Rüstung thätig sind und in Tag- und Nachtschichten eingetheilt sind. An den Ecken der beiden langen Endpontons befinden sich in denselben senkrecht durchgehende Löcher von 2,7 m Länge und 2,0 m Breite. Durch dieselben sind senkrechte hohle Stützen oder Säulen aus Eisenblech von 1,8 m Durchmesser gesteckt, welche mittelst hydraulischer Winden auf die Flusssohle gesenkt werden können und nach dem Aufsitzen mittelst der Winden eine weitere Hebung des Gerüstes bis über den Wasserspiegel ermöglichen, so dass dasselbe auf die vier Beine gestützt völlig feststeht. Die Beine sind 19,5 m lang und 1,8 m dick, haben einen kegelförmig nach unten verbreiterten Fuss, dessen unterer Durchmesser 3,6 m beträgt. Die Stützen sind oben und unten offen, sodass der belastete Fuss sich leicht mit der Blechschneide in den Boden eindrückt. Um ein zu tiefes Einsinken zu verhindern, ist im Innern eine Sohlplatte 0,75 m von der Fusskante, eingefügt. Nach Fertigstellung eines Pfeilers lässt man das Gerüst mittelst der hydraulischen Pressen herab, so dass es im Fluthwasser etwa zwei Stunden vor der höchsten Fluth schwimmt, und bringt dasselbe mittelst Winden und Tauen, die an schweren ausgelegten Ankern und zum Theil an den Pfeilerresten der alten Brücke befestigt sind, zum nächsten Pfeiler, dann setzt man die Stützen fest, bis sie den Flussboden berühren, hebt das Gerüst 0,6 m über Fluthhöhe und öffnet nun die Wassereinlassventile, sodass sich die Pontons mit Wasser füllen. Hierdurch wird das Gewicht der Rüstung derartig vergrössert, dass jede Gefahr der Bewegung desselben ausgeschlossen ist und es konnte nun die genaue Absteckung der Pfeilermittelpunkte durch die Ingenieure erfolgen, sowie die Absenkung der Brunnen in eisernen Führungen, die an den Pontons befestigt sind, mit grösster Genauigkeit erfolgen. Das Senken der Brunnen geschieht mittelst Stahlketten und hydraulischer Pressen, welche gleich den hydraulischen Pressen zur Hebung und Senkung der Gerüststützen von dem Unternehmer Herrn Arrol in einfacher Anordnung sehr hübsch entworfen sind.

Weitere ausführliche Mittheilungen mit Abbildungen finden sich im „Engineering" vom 26. Juni cr. R. B.

Aus Griechenland.

Eröffnung der Eisenbahnstrecke Pharsala-Sophades.

Das Thessalische Eisenbahnnetz hat insofern an Ausdehnung gewonnen, als im Juli d. J. eine circa 35 km lange Theilstrecke, Pharsala-Sophades, der von Velestino über Trikala nach der Grenze projektirten schmalspurigen Bahn dem Verkehr übergeben wird. Es steht sonach ausser der Bahn Volo-Velestino-Larissa auch die transversal geführte Linie Velestino-Pharsala-Demerly-Sophades (Pharsala-Demerly 12 km; Demerly-Sophades 23 km) in Betrieb. Durch den Ausbau der Strecke von Sophades über Trikala nach der Grenze gelangt Griechenland in den Besitz einer Thessalischen Transversalbahn von erheblicher kommerzieller und militärischer Bedeutung, während durch den Weiterbau der Linie Volo-Larissa nach Nordosten der Anschluss an das Türkische Eisenbahnnetz bei Salonichi erreicht werden soll. Infolge der heuer besonders heftig auftretenden Fieber, wegen derer viele Arbeiter Thessalien verliessen, dürfte leider der Ausbau der Thessalischen Transversalbahn eine Verzögerung von circa einem Jahre erleiden.

Eisenbahnen in China.

Nach dem in No. 76 S. 980 erwähnten „Times-Artikel", womit eine in der „Rail. Gaz." vom 14. August enthaltenen Nachricht übereinstimmt, scheint es, als wolle man nun endlich auch in China mit dem Bau von Eisenbahnen den Anfang machen. Es soll auch bereits ein Kontrakt auf Herstellung einer etwa 200 km langen Bahnstrecke zur Verbindung der Hauptstadt Peking mit ihrem Seehafen an der Mündung des Peiho abgeschlossen und ein ansehnlicher Theil des von der Chinesischen Regierung neuerlich in London aufgenommenen Anlehens für Eisenbahnzwecke bestimmt sein. Auch soll sie bereits einem Englischen Bauunternehmer eine beträchtliche Summe Geldes haben einhändigen lassen, damit er dafür die zum Bahnbau nöthigen Werkzeuge und Maschinen anschaffe und auch mehrere Ingenieure und Techniker engagire. Allzu grosse Hoffnung darf man auf die wirkliche Ausführung noch immer nicht haben, denn die machtvolle Opposition, welche einst die Zerstörung jener vor 9 Jahren gebauten, etwa 16 km langen Bahn von Shanghai nach Woosung durchsetzte, dürfte auch jetzt noch nicht beseitigt sein. Man kann aber wohl annehmen, dass wenigstens die jetzt leitenden Persönlichkeiten Eisenbahnen nicht mehr als zweifelhafte und gefahrvolle, und daher möglichst fernzuhaltende Unternehmungen ansehen.

Anscheinend streitet jetzt noch das Deutsche und Englische Element um den Vorrang beim Bau der Chinesischen Bahnen und letzteres ist dabei zunächst im Vortheil. Die „Americ. Rail. Gaz." fordert daher ihre Landsleute auf, sich ernstlich zu bemühen, auch ihrerseits eine Betheiligung dabei zu erlangen, da Amerika billige und tüchtige Bahnen herzustellen im Stande sei, wie es auch ebensowohl Kapital dafür flüssig machen und eine grosse Anzahl erfahrener Ingenieure stellen und zum beiderseitigen Nutzen werthvolles Material liefern könne. Vielleicht wird, wenn einmal erst die Vortheile einer grösseren, ordnungsmässig hergestellten und betriebenen Bahnstrecke in China augenscheinlich sind, das, auch wohl durch die letzten Kriegsereignisse verstärkt hervorgetretene Bedürfniss zu ferneren Bahnverbindungen ein so dringendes werden, dass die bisherige eigenthümliche Enthaltungspolitik aufhört und auch dort der Bahnbau grösseren Umfang annimmt. Bei der grossen Ausdehnung jenes Landes kann dann auch der Deutschen Industrie, wenn deren Vertreter sich energisch bemühen, eine umfangreiche Absatzgelegenheit zu theil werden. H.

Tramways in Sydney.

Die Tramways in Sydney, welche mit Dampfmaschinen betrieben werden, galten lange als ein Beispiel für die Zulässigkeit der Dampfkraft als Zugkraft selbst in volkreichen Städten und als mustergültig in Bezug auf Einrichtung und Verwaltung. Da vielfach an die Einführung der Dampfkraft an Stelle der Pferde gedacht wird, so dürfte ein näheres Studium der Erfahrungsergebnisse von Sydney von Interesse sein.

Die Trambahnen in Sydney wurden im Jahre 1879 mit einer kurzen Linie und einem Kostenaufwand von 445 380 ℳ eröffnet. Mitte vorigen Jahres war nach amtlicher Mittheilung im ganzen in der Stadt und den Vorstädten ein einheitliches Netz von 43,4 km mit einem Kostenaufwand von 11,4 Millionen Mark im Betriebe. Eine so gewaltige Entwickelung ist sehr geeignet das Urtheil irre zu führen, und bei den mit den Verhältnissen weniger Vertrauten den Glauben zu erwecken, dass das System einen vollständigen Erfolg darstelle und das Ergebniss reifer und vorsichtiger Gesetzgebung und Verwaltung unter gehöriger Wahrung der Rechte und Interessen der Kommune sei. Dies ist indessen durchaus nicht der Fall, denn obgleich das neue Verkehrsmittel bei den Vorort-Bewohnern als ein schnelles und angenehmes allgemein beliebt ist, ist es in Wirklichkeit ein grosser Missgriff und eine Quelle dauernder und ernster Unbequemlichkeit und Gefahr für das Gemeinwesen im ganzen. Die Umstände, welche die Einführung und schnelle Ausdehnung herbeiführten, sind so eigenartig, dass eine kurze Betrachtung erforderlich erscheint, um die Einrichtung als ein schlecht berathenes Unternehmen, welchem man eine übermässige Ausdehnung gegeben hat, erkennen zu lassen.

Die Betriebsergebnisse in der ersten Zeit rechtfertigen zweifellos die oben erwähnte günstige Ansicht und boten dem Beobachter einen so ausgesprochenen und dauernden Ertrag, dass alle gegnerischen und sachlichen Widersprüche gegen die Verwendung von Dampfmaschinen in einer so verkehrsreichen Stadt wie Sydney zum Schweigen gebracht wurden. Der scheinbare Erfolg des Unternehmens ist indess von kurzer Dauer gewesen und die fortgesetzte Beobachtung des Betriebes hat die weitgehenden Hoffnungen, mit welchen die Einführung des Systems begrüsst wurde, nicht erfüllt.

Infolge der Lage der Endbahnhöfe der beiden Hauptlinien, welche in Sydney münden und deren Lage vor mehr als 25 Jahren am äussersten Saume der Stadt etwas über 3 km von dem eigentlichen Geschäftskern der Stadt festgestellt worden ist, machte sich eine grosse und stetig wachsende Unzulänglichkeit der Verkehrsmittel fühlbar und im Jahre 1878 wurde eine Verlegung des Endbahnhofes mehr in das Innere der Stadt, sowie ein ausgedehntes Netz von Vorstadtlinien mit Vermeidung aller Niveau-Strassenkreuzungen dem Parlament vorgelegt, aber zu Fall gebracht. Es folgte ein Wechsel in der Regierung und die am Ruder befindliche Partei beschloss die Abhaltung einer Weltausstellung in Sydney und die Herstellung einer Trambahn vom Bahnhof bis in die Nähe der Ausstellung und ins Innere der Stadt. Das Gesetz wurde 1879 eilig durchgebracht und der Betrieb mit Dampf angenommen. Der zur Verfügung stehende Weg bot verhältnissmässig wenig Hindernisse, da er durch Staatsländereien und vom Wagenverkehr wenig belebte Strassen führte. Trotzdem fand der Vorschlag von seiten der Einwohner heftigen Widerstand und das Gesetz wurde nur mit Rücksicht auf die vorliegende Dringlichkeit und unter der Zusicherung der Regierung genehmigt, „dass die Linie nach Schluss der Ausstellung wieder beseitigt und für die Weiterführung der Eisenbahn bis ins Innere der Stadt Sorge getragen werden sollte".

Wie unter den vorliegenden Umständen vorauszusehen war, ergab sich für die neue Trambahn ein ungeheurer Verkehr sowohl durch die Ausstellungsbesucher, als die Bewohner der Vororte, und der so auf einer Linie der einfachsten Art bei geringen Betriebskosten wegen der Neuheit des Gleises und des Fahrparkes sich ergebende Reingewinn betrug am Ende des Jahres nach den amtlichen Bekanntmachungen 33 pCt. des Anlagekapitals.

Eine so günstige Gelegenheit, die Vortheile der Dampftrambahn herauszustreichen und zu ihrer weiteren Ausdehnung

aufzufordern, konnte den Besitzern der Baustellen in den Vororten kaum wieder geboten werden. Deputationen von 22 Vororten bestürmten die Regierung um Ausdehnung des Netzes unter Staatskontrolle und dieselbe schien geneigt, unter dem Einfluss des günstigen Betriebsergebnisses und Nichtbeachtung der besonderen Umstände, welche dasselbe herbeigeführt hatten, den Anträgen Gehör zu geben.

Unter dem Einfluss dieser Verhältnisse wurde 1880 ein zweites Trambahngesetz durchgebracht, welches den Bau neuer Linien nach allen Richtungen mit einer Längenausdehnung von mehr als 50 km genehmigte, und zwar mit sehr geringer Beachtung des Bedarfes und der Kosten, ohne Rücksicht auf die Rechte und Bequemlichkeit der Anwohner, sondern nur dem einen Ziele zustrebend: die Vorortsinteressen zum Nachtheil der Stadtinteressen zu unterstützen. Wenige Wochen später wurde eine Anleihe von 12 Millionen Mark genehmigt und ohne weitere Erfahrungen zu sammeln oder die weiteren Betriebsergebnisse abzuwarten, baute man darauf los und mit der Eröffnung des Betriebes auf jeder neu gebauten Strecke fiel der Prozentsatz des Reingewinnes tiefer und tiefer, so dass derselbe nach den amtlichen Veröffentlichungen im Jahre 1883 nur noch 2,22 pCt. betrug. Die nachstehende Uebersicht zeigt die Betriebslängen, die Anlagekosten und die Betriebsergebnisse:

1	2	3	4	5
Jahr	im Betrieb km	Anlagekapital ℳ	Prozentsatz der Betriebskosten zu den Einnahmen	Reingewinn pCt.
1879	2,4	445 380	51,59	33,00
1880	6,4	1 204 360	70,83	12,34
1881	15,3	3 389 000	83,31	6,16
1882	35,4	8 251 220	81,72	6,80
1883	40,2	10 882 100	93,80	2,22

Die einzige scheinbare Ausnahme in der stetigen Abnahme des Prozentsatzes des Reingewinnes bildet das Jahr 1882, aber dies ist dadurch erreicht, dass 286 500 ℳ Ausgaben für Erneuerungen auf Vorschusskonto gebucht sind. Rechnet man diese ab, so ergiebt sich in Spalte 4 für 1882 93,09 und in Spalte 5 2,12 statt 6,80 pCt. Da die Anleihe mit 4 pCt. gemacht ist, so beträgt der Ausfall im Jahre 1883 189 560 ℳ. Drei der betriebenen Linien, 14,4 km lang, haben nicht die Betriebskosten gedeckt und nach dem Bericht versprechen die Einnahmen der ersten 6 Monate des Vorjahres „keine Aussicht auf bessere Ergebnisse für das Jahr 1884“.

Als Hilfsmittel wird in dem amtlichen Berichte die Erhöhung der Fahrpreise vorgeschlagen, doch dürfte dies eher eine Verminderung des Verkehres herbeiführen, besonders da in demselben Berichte gesagt wird, dass von Zeit zu Zeit die Forderung gestellt sei, den Tourpreis von 16 ₰ auf weitere Strecken als bisher auszudehnen und weitere Erleichterungen zu schaffen, was, wie der Berichterstatter sagt, „nur mit weiteren Kosten und Geldverlust beim Betriebe der Linien geschehen kann“. R. B.

(„Engineering“.)

Australien.

Ueberlandbahn.

In Australien sind durch Beendigung der Vorarbeiten für die Palmerston und Pine Creek Bahn die ersten Schritte für Herstellung einer durchgehenden Linie von Norden her geschehen. Dem Vernehmen nach soll die nächste ministerielle Vorlage einen Gesetzentwurf für den Bau der ganzen Linie enthalten.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von **Hermann Claudius.**

5. Von Saratoga nach Niagara Falls.

8 Uhr 5 Min. V. am 15. August 1885 setzte sich jener Zug in Bewegung, welcher uns von Saratoga nach South Schenectady Junction bringen sollte. Es war hinreichend Zeit, den nach Westen gehenden Zug zu erreichen, denn dieser Westshore-Bahnzug verlässt die letztere Station erst 9.21 V. Das Wetter war wieder prachtvoll.

Wir fuhren bis Ballston auf derselben Bahn zurück, auf welcher wir am Tage zuvor gekommen waren und erreichten diese Station 8.17 V. Dort zweigt eine Sektion gegen Südwesten ab und auf diese ging unser Zug über. 8.31 V. gelangten wir nach South Ballston. Die Felder mögen um Saratoga herum relativ gut sein, steinreich ist aber die Gegend; sie erinnert fast an das Steinfeld bei Wiener Neustadt, welches ja auch schliesslich urbar gemacht worden ist; das Ackern wird gewiss sehr erschwert und selbst bei South Ballston liegen noch Tausende und Tausende von Steinen auf den Feldern. Die Nähe der Bäder macht selbst in Amerika derartigen Boden werthvoll für Farmer.

8.45 V. fuhren wir über den Mohawk River und den Erie Kanal, 8.47 lief der Zug in den Bahnhof von Schenectady ein. Alle mussten aussteigen, der Zug ging nicht weiter. Bis nach South Schenectady Junction fährt man kaum 5 Minuten; hätte ich Bescheid gewusst, so wäre es leicht gewesen, mittelst eines gewöhnlichen Wagens die drei Englischen Meilen zurückzulegen, um den 9.21 passirenden Zug zu erreichen. Kein Mensch konnte oder wollte mir ordentlich Rede stehen. Der elende aber lange Bahnhof gehört mehreren Gesellschaften, welche sich so feindlich als möglich gegenüberstehen. Alles starrt von Schmutz und wegen des beschränkten Raumes herrschte auf dem sogenannten Perron ein heilloses Gedränge. Nach etwa 10 Minuten hatte ich aus den meist groben Bediensteten so viel herausgezogen, dass ich wusste, der um 9 Uhr V. in Saratoga abgehende Zug werde auf einem Seitengleise halten und Passagiere in South Schenectady Junction absetzen. Soviel wusste ich ebenfalls, dass der in Saratoga ausgehängte Fahrplan nicht richtig und die mündliche Auskunft falsch war; ich besass z w e i Spezial-Fahrpläne der Westshore Bahn, auf dem einen ist sogar der Fahrplan der Mount Mc. Gregor Bahn ersichtlich, und doch war diejenige Verbindung, welche ich brauchte, nicht darauf angegeben.

Es war natürlich nicht möglich, 9.21 von South Schenectady Junction abzureisen, der Fahrplan gab als nächsten Zug den 12.54 N. durchfahrenden an.

Selbst in Appleton's Guide ist von einer Verbindung nichts zu ersehen, denn der um 9 Uhr in Saratoga abgehende Expresszug mit Pullman Waggons für Newyork verläuft laut Guide in Schenectady einfach im Sande (pag. 155 August 1885). Unsere Billete waren hingegen nach South Schenectady ausgefertigt; dasselbe existirt nur auf dem Papiere, die Station heisst South Schenectady Junction. Jener Zug, welcher uns weiter bringen sollte und auf den wir in Schenectady fast genau eine Stunde lang warteten, hätte von uns benutzt werden können und wir würden keine solche Eile nöthig gehabt haben.

Wir stiegen in den 9.45 ankommenden Expresszug ein und ich bezweifle, dass er in South Schenectady Junction gehalten haben würde, wenn ich nicht den Pullman car Conductor zufällig gekannt hätte. Ich sah ihn schon im Hotel zu Saratoga und erkannte in ihm einen alten Bekannten, der mit mir bei der Edison Electric Light Company in Newyork wirkte. Ganz bestimmt würden wir aber ohne dessen Aufmerksamkeit weiter gefahren sein, denn wenn ein Zug mitten auf dem Felde, sozusagen im Grase stehen bleibt, so glaubt man doch kaum, sich auf einer Station zu befinden. Es war bereits in Schenectady schwer für meine Gattin, die hohe Waggontreppe zu ersteigen, denn der Zug hielt an keinem Perron; dort auf dem Felde war es fast gefährlich, herunter zu kommen. Es gelang und der Zug liess uns auf der Prairie zurück.

Zwei Bahnen stiessen an jener Stelle in einem spitzigen Winkel zusammen und bilden nach Südost zu eine einzige; wir standen auf dem östlichen Aste; auf dem westlichen lagen einige Hütten und gegen Süden zu, dicht an der Gabel, bemerkten wir ein grösseres Haus nebst mehreren Farmhäusern. Zuerst gingen wir über das Gras nach den Hütten: Es war der Bahnhof „South Schenectady Junction“. Vor 12.54 N. kam kein Zug, wie auch der Stationschef, ein zuvorkommender Mann, sagte; deshalb übergaben wir ihm unser Handgepäck und beschlossen, das grosse Haus aufzusuchen, welches wie ein Gasthaus aussah.

Eine Frau mit einem Kinde war mit uns ausgestiegen; sie bemerkte nämlich während der Fahrt, dass sie nach einer falschen Richtung geführt wurde und hatte nun bis 4½ Uhr N. zu warten! Wir gingen alle nach dem grossen Hause, welches, wie aus der Ausschrift „Thompson House“ zu ersehen, ein Gasthaus war.

Wir hatten eigentlich vorgehabt, in einem der vielgepriesenen und überall angekündigten Westshore-Diningcars zu speisen. Die lange Weile auf dieser Haltestelle veranlasste uns aber, nachzufragen, ob etwas zu essen vorhanden sei. Um 12 Uhr ist das Dinner fertig, hiess es, und da der Zug erst 54 Minuten später abfahren sollte, war genug Zeit zu einem lucullischen Dinner vorhanden.

Ein Herr trieb sich auffallend am Gasthause herum, es war ihm anzusehen, dass er unbefriedigt sei. Auch er setzte sich zum Dinner, welches pünktlich servirt wurde, und erzählte, wie er des Nachts 1 Uhr von Niagara Falls in South Schenectady Junction angekommen sei und nun noch mehrere Stunden zu warten habe, ehe man ihn nach Saratoga befördern werde. Derartige Dinge können doch nur geschehen, wenn die Fahrpläne schlecht ausgearbeitet sind und das Zugpersonal nicht informirt ist. Es sind das Mängel, deren Folgen ein mit dem Eisenbahnbetrieb nicht Vertrauter seiner eigenen Unerfahrenheit zuschreibt, und die ein helles Licht auf die Art und Weise des hiesigen Verkehres werfen. Wo wenig Geld verdient wird, dort wird gar keine Sorgfalt angewendet; man fand es gar nicht der Mühe werth, für eine so wichtige Gabelung eine Fahrplannotiz zu machen, den Zug, welcher 8.5 V. in Saratoga abgeht, noch 15 000 Fuss weiter und

dann zurück fahren zu lassen. Drei Parteien, fünf Personen repräsentirend, wäre damals gedient gewesen.

Unser Dinner war ungeheuer ländlich und kostete doch 40 Cents pro Person, also fast 17 Silbergroschen. Selbst in Berlin und Wien würde jeder dort Geborene oder Eingelebte ein Hohngelächter aufschlagen, wenn ihm für 170 Pfennig derartige billige Nichtse aufgetischt würden. Das Fleisch war Schöpsenknöchelwerk, in faustgrosse Stücke zerschmettert und fast schwarz gedämpft. Sonst stand der Tisch voller mehr oder weniger schwer verdaulicher Dinge: Kartoffeln, Wasserklösen, gekochten neuen Maiskolben u. s. w. Hoffnung auf einen Diningcar und solch ein Dinner! Es geht in diesem Leben nicht immer nach Wunsch.

Eine Allee von Kiefern sieht man wohl selten, eine solche führt vom „Thompson House" nach Westen.

Ich habe am Hotel das Gleise der Westshorebahn gemessen; von Mitte zu Mitte der Schienenköpfe beträgt die Entfernung 59 Zoll Englisch.

Pünktlich 12.54 N. lief der Westshoretrain in unsere Station ein; vergeblich suchte ich den verheissenen Pullmanwaggon — dieser Expresszug enthielt keinen; wir waren daher verurtheilt, bis nach Buffalo in dem allgemeinen Waggon zu fahren, ausgesetzt dem Luftzuge, Kohlenstaub u. s. w. Es war ein Glück, dass wir wenigstens etwas gegessen hatten, denn auch ein Diningcar war nicht im Zuge.

Die Bahn biegt nach Westen um und tritt in das Mohawkthal ein, weit drüben über dem Erie Kanal und dem Mohawk River erblickt man den Bahndamm der Newyork Central und Hudson River R. R.; derselbe liegt etwas niedriger, als der Westshorebahndamm. Dieser Umstand war während der, wie bereits erwähnt, einige Tage zuvor niedergegangenen wolkenbruchartigen Regengüsse verderblich, denn bei Hoffmanns Ferry, kaum 9 Englische Meilen von South Schenectady Junction entfernt, hatten die Gewässer den Bahndamm der Centralbahn durchbrochen; wir sahen noch Frachtwaggons auf der Wiese liegen oder stehen, die Entfernung war zu gross, es genau zu unterscheiden; ein Frachtzug war dort verunglückt; auch mussten die Reisenden noch an diesem Tage umsteigen. Die entsprechende gegenüberliegende Station der Westshorebahn heisst Pattersonville.

Bei Fort Hunter führt eine eiserne Gitterbrücke über den von Centralbridge ab vereinigten Schoharie Creek und Cobleskill River.

In Auriesville, 175 Englische Meilen von der Newyork up town gegenüber liegenden Station der Westshorebahn Weehawken entfernt, kamen wir fahrplanmässig 1.36 N. an; auf dem Bahnhofe stand, von Westen kommend, ein ungeheuer langer Personenzug, gefüllt mit männlichen und weiblichen Mitgliedern eines Camp-meeting, oder, um die Sache präzis zu bezeichnen, mit Betbrüdern und Betschwestern, welche blaue Bänder, Schärpen u. s. w. trugen. Zwei Betschwestern stiegen in unseren Waggon ein und begannen eifrig in heiligen Büchleins zu lesen, auch das Fenster rissen sie auf.

Unser Waggon war von den drei Waggons des Zuges der letzte und er schleuderte ganz erbärmlich; fast alle Fenster und beide Thüren waren offen. Kurz vor Downing, 183 Englische Meilen von Weehawken, kam im Wagen von vorn ein verlumpter Kerl daher, welcher in der rechten Hand scheinbar scharfe Werkzeuge trug. Er ging auf die hinterste offene Thüre, in deren Nähe wir sassen, los und drohte plötzlich eine über den schmalen Mittelgang hinüber nächst uns sitzende Frau mit einem stilettartigen Werkzeuge zu stechen. Ich und mehrere andere Herren waren sofort auf den Beinen, ein Kondukteur, welcher dem Kerle gefolgt sein mochte, riss ihm aber die Werkzeuge früher aus der Hand, ehe wir aus den engen Bänken herauskonnten; dabei zerbrach das lange, glasharte Stechinstrument. In Downing wurde der Missethäter abgesetzt und sammt den Werkzeugen dem Stationsbeamten übergeben. Während der Fahrt nahm der Zugführer ein Protokoll auf und übergab es dem Beamten der nächsten Station. Freie Station in einem Zuchthause wird jedenfalls der Bummler auf lange Zeit bekommen, denn die Prozedur ist in solchen Fällen eine sehr rasche und energische.

Das Mohawk Thal ist genau so kultivirt, wie irgend ein kultivirtes Flussthal in Europa, blühende Ortschaften liegen sehr dicht aneinander, die beiden Eisenbahnen, der zwischen ihnen nach Osten fliessende Mohawk River und Erie Kanal beleben das Bild ungemein. Die Centralbahn läuft nämlich bis Buffalo parallel mit der Westshorebahn. Hinter Downing, also stromaufwärts, gleicht die Gegend sehr der Südbahnpartie zwischen Bruck a/Mur und Judenburg, etwas weiter glaubt man sich bei Oberstein (Nahebahn) zu befinden; die analoge Station heisst Little Falls, 209 Englische Meilen von Weehawken, sie liegt wild romantisch. Dort stiegen die zwei Betschwestern, vermuthlich Mitglieder der Salvation Army, aus; eine derselben schien infolge des Schleuderns des Waggons an einer Abart der Seekrankheit zu leiden.

Nun folgten die Stationen Jacksonburgh, Mohawk, Ilion, Frankfort. In der letzten Station, 221 Englische Meilen von Weehawken, hielt der Zug einige Minuten und man verkaufte gebratene aufgeplatzte Maiskörner, wie sie in Ungarn auf Wochenmärkten von den Bauern feilgeboten werden. Die Wälder wiesen bisher viel Lebensbäume und Cedern auf.

Da unser Zug nur aus Lokomotive sammt Tender, Gepäckwaggon, Rauchwaggon und einem Waggon für Nichtraucher bestand, das reisende Publikum jedoch sehr zahlreich war, so mussten viele stehen. 3.24 fuhr unser Zug von Frankfort ab, also mit 14 Minuten Verspätung.

Viel Hopfen wird längs der Bahn gebaut. Station Utica, 282 Englische Meilen, erinnerte mich an Menlo Park; für Utica arbeitete ich mehrere Projekte zu elektrischer Beleuchtung des Ortes aus; ob eines derselbe ausgeführt wurde, ist mir unbekannt. Auch bei Oneida Castle gibt es viel Hopfenfelder; es scheint, als ob im ganzen Mohawk Thale ungeheure Mengen der edlen Dolde erzeugt würden.

Syracuse, 278 Englische Meilen von Weehawken, erreichten wir etwa 5 Uhr N. (verspätet). Dicht am östlichen Ende des mitten in der Stadt liegenden Bahnhofes befindet sich eine der bekannten neuen eisernen Kanalzugbrücken. Es schien mir eine Brücke für gewöhnlichen Verkehr zu sein, nicht für Lokomotivverkehr. Die ganze Brücke ist durch Gegengewichte nahezu ausbalancirt, und kann mit wenig Kraft vertikal gehoben werden, um Kanalbooten Platz zu machen. Ich sah sie heben.

Fahrplanmässig ist in Syracuse 15 Minuten Aufenthalt; da wir durstig waren, eilte ich in die Restauration, trank ein Glas Bier und brachte meiner Gattin ein zweites in den Waggon. Das war ein arger Verstoss gegen die Wassersimpelei*) des Mohawk Thales; eine der anwesenden Ladies soll beinahe Krämpfe bekommen haben, als sie diesen „Skandal" sah. Die Heuchelei ist eben gross. Im geheimen Brandy trinken, Opium rauchen oder einspritzen ist fein, öffentlich Bier trinken gemein.

5.22 N. setzte sich unser Zug wieder in Bewegung; dicht hinter Syracuse, Westende, rechts von der Bahn ist ein See zu sehen, dessen kahle Ufer ganz weis sind. Vor und hinter dem See befinden sich, in möchte sagen mehrere Englische Quadratmeilen von Holzgerüsten, auf welchen das Wasser des Sees verdunstet; ob derselbe Kochsalz oder Soda enthält, weiss ich nicht, ich konnte darüber absolut keine Auskunft erhalten. Man fährt einige Minuten lang durch die rechts und links von der Bahn aufgestellten Gerüste, welche aus offenen Holzkästen mit Schutzdächern gegen Regen bestehen. Besonders gegen Norden dehnen sich diese Anlagen ungemein weit aus.

In der Umgegend von Warners, 288 Englische Meilen von Weehawken, ist Tabaksbau vorwiegend. Das Mohawkthal macht zuerst einen sehr guten Eindruck, es ist romantisch schön, dicht bevölkert, die Bevölkerung scheint wohlhabend zu sein: Betseuche und Temperenzlerthum machen sich aber breit. Liegt doch nahe bei der Station Oneida Castle in herrlicher Gegend das berüchtigte Oneida, wo der Mörder Garfield's, Guiteau hauste; Muckerei und niederträchtigste Ausschweifung gingen dort lange Zeit Hand in Hand. Ganz soll das Lasterleben, in dem Opium eine grosse Rolle spielt, noch nicht ausgerottet sein. Die Heiligen vom jüngsten Tage in Utah haben ja auch aus Sandwüsten ein kleines Paradies geschaffen, trotz dessen sind die Schöpfer doch Jammerburschen.

Es wurde dunkel, und mit der Beobachtung war es aus. Zur richtigen Zeit, 10 Uhr Abends Eastern Standard Time, kamen wir in Buffalo, 426 Englische Meilen von Weehawken, an. Da der nächste Zug erst 11.35 Nachts nach Niagara Falls abging, hatten wir genügend Zeit, uns den Westhore-Bahnhof in Buffalo anzusehen.

Es ist der Mühe werth, dieses Bauwerk zu betrachten! Von einer Restauration kann kaum die Rede sein, ein kleines Zimmer, seitwärts der Gleise, dient als solche, und konnten wir zum Glücke noch eine Tasse aufgewärmten Kaffees erhalten. Kurze Zeit darauf, als wir gezahlt, löschte der Wirth das Gas aus, schloss zu und ging „zu Muttern". Es existirt ein Wartesaal für Ladies und ein daran stossender zweiter für Gentlemen. Waschweiber hatten beide mit Wasser überschwemmt und damit die schwammigen, schmutzigen Dielen bis zum Morgen trocknen möchten, brannte in dem riesigen eisernen Kugelofen Feuer wie im härtesten Winter. Wir schrieben den 15. August und die Nacht war mild, das Holzgebäude, eine jämmerliche, alte, kleine Konstruktion so warm, wie es nur immer durch eine glühende Sonne und einige Stunden warmer Nachtluft werden kann. Dazu ein feuerspeiender Ofen und fürchterlicher Gestank! Kein Mensch war da, unser Handgepäck in Obhut zu nehmen, wir mussten es daher selbst bewachen und konnten nicht einmal auf die Strasse hinaus, gingen deshalb zwischen den Gleisen herum, das Gepäck stets im Auge behaltend: Die Strasse war nämlich noch belebt, die Thüren standen offen.

Endlich zündete man die Lampen eines Waggons an; sofort eilte ich hin und fragte, ob derselbe 11.35 nach Niagara Falls abgehe. „Yes", ist die Antwort, und wenige Minuten später sitzen

*) Wassersimpel nennt der Deutsch-Amerikaner die Temperenz-Mucker. Claudius.

wir darin, natürlich mindestens eine halbe Stunde zu früh. Diese Zeit verging auch und ohne weitere Abenteuer langten wir in jener Station bei den Fällen, welche nach der Ortschaft „Niagara Falls" heisst, 12.45 Nachts an. Hotelomnibusse standen am Bahnhofe, und gegen 1 Uhr waren wir bereits im grossartigen und ersten Hotel des Ortes, „Cataract House", untergebracht.

Unser Zimmer befand sich im zweiten Stockwerke und deutlich hörten wir ein gewaltiges Brausen. Auch zitterten die Fenster und die Thüre wie bei einem Erdbeben. Ich musste Papier zwischen die Rahmen der (in Amerika allgemein üblichen) Schiebefenster klemmen, um das unerträgliche Klappern zu verhindern; die Thüre, welche trotz Verschliessens mit dem Schlüssel oder Riegel auch klapperte, legte ich mittelst eines schief daran gelehnten Stuhles fest, die Erschütterung war aber so gewaltig, dass der Stuhl nach etwa einer Stunde soweit auf dem Teppich gerutscht war, dass der Lärm von neuem begann.

Wahrscheinlich die ganz von Wasserstaub erfüllte Luft, die Hitze des Tages, das schlechte Essen in South Schenectady Junction, rief bei mir einen starken Schüttelfrost hervor, und etwa eine Stunde später bei meiner Gattin gleichfalls, bei letzterer in einem enormen Grade. Hitze folgte aber in keinem Falle. Ich ging den Korridor entlang, dem Brausen zu, und sah in der Nacht dicht hinter dem Hotel durch das Korridorfenster den weissen Schaum der oberen Rapids (Stromschnellen); der Amerikanische Fall musste also ganz nahe sein, doch hörte man keinen Donner, sondern bemerkte nur das erwähnte Zittern des ganzen, massiv aus Bruchsteinen gebauten Hotels.

Spät, oder vielmehr früh, nachdem uns besser geworden war, schliefen wir ein.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 8. September 1885.

Vorsitzender: Herr Oberst Golz.
Schriftführer: Herr Geh. Baurath Jungnickel.

Herr Oberingenieur Frischen spricht über „Blockfahrten auf eingleisigen Bahnstrecken". Auf den Deutschen Bahnen erfolgt die Anmeldung eines Zuges durch das Glockensignal und zwar wird der Zug, wenn die ihn ablassende Station das Läuten veranlasst, abgeläutet, wenn dies die den Zug empfangende Station bewirkt, hergeläutet. In Deutschland findet vielfach ein gemischtes System statt, indem der Erparniss wegen der zur Erzeugung des elektrischen Stromes erforderliche Läuteinduktor nicht auf jeder Station, sondern abwechselnd auf einer Station um die andere aufgestellt wird. Bei dem üblichen Abläuten kann das durchgehende Glockensignal recht unbequem werden, z. B. zwischen 2 Stationen mit 2 oder mehr eingeschobenen Blockstationen; hier kann bei dichter Zugfolge ein an einem Ende der Strecke postirter Wärter leicht 2 oder 3 Glockensignale erhalten, ehe er einen Zug sieht, weil diese sich noch auf den vorliegenden Blockstrecken befinden. Für solche Strecken würde die Einführung des Herläutens viel sicherer sein, indem man für die Blockstrecke immer nur ein Glockensignal präzise gibt. Der Wärter weiss, wenn das Herläuten eingeführt wird, auch stets, von wo der Zug kommt; es muss nur durch Zwangsmittel, welche mit den Signalen in Abhängigkeit stehen, dafür gesorgt werden, dass es unmöglich ist, einen Zug aus einer Station herauszulassen, für den ein falsches Läutesignal gegeben ist. Eine solche Einrichtung bietet für eingleisige Bahnstrecken, für welche man es nicht nur mit auf einander folgenden, sondern auch mit entgegengesetzt fahrenden Zügen zu thun hat, nicht unerhebliche Schwierigkeit. Der Vortragende erläutert nunmehr das von ihm hierfür vorgeschlagene Verfahren durch Zeichnungen und ein Modell. Mit dem Abläuten von einer Station A wird gleichzeitig das Ausfahrtssignal gesperrt und das entsprechende Ausfahrtssignal der anderen Station B frei gemacht, wodurch nur ein Zug in der Richtung von B nach A abfahren kann. Damit nun in derselben Richtung ein zweiter Zug nicht folgen kann, werden auch die an jeder Station vorhandenen Bahnhofseinfahrtssignale hereingezogen, denen gegenüber die bisherigen Ausfahrtssignale „Streckeneinfahrtssignale" genannt werden. Die Station disponirt über das der Station A zunächst befindliche Streckeneinfahrtssignal, und umgekehrt und durch dieses Uebergreifen wird die Sicherheit geschaffen. Wenn ein Zug ausgefahren ist und der betreffende Beamte hat das Signal nicht wieder eingezogen, so wird dasselbe durch ein in der Strecke befindliches Pedal wieder auf Halt geworfen, der Zug also gedeckt. Um nun mehrere Züge in derselben Richtung folgen zu lassen, werden dieselben von der einen Station hineingezählt, indem Blockeinrichtungen vorhanden sind, 1, 2, 3 Tasten, die, je nachdem 1, 2, 3 Züge hineingelassen werden, gedrückt werden, die sich aber dann von selbst wieder deblockiren, wenn 1, 2, 3 Züge aus der Strecke herausgefahren sind, also wieder ausgezählt werden.

Herr Eisenbahn-Bauinspektor Claus theilt aus dem dem Verein zugesendeten „Statistischen Bericht über den Betrieb der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten im Jahre 1883" mit, dass in diesem Jahre 52 km Bahnlänge neu eröffnet wurden, so dass die Länge des ganzen Bahnnetzes am Ende des Jahres 1883 4 366 km betrug, wovon 257 km zweigleisig sind; auf je 100 qkm Fläche kommen 6,176 und auf je 10 000 Einwohner 9,373 km Eisenbahn (in Preussen entsprechend 6,0 und 7,7 km); das gesammte Anlagekapital beträgt 941 215 339 ℳ, das ist pro Kilometer 215 594 ℳ. Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Gleise beliefen sich auf 731 ℳ pro Kilometer und für die Unterhaltung und Erneuerung aller Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues auf 1 747 ℳ für 1 km der unterhaltenen Strecken und auf 1 294 ℳ für 1 km der unterhaltenen Gleise. Die Königliche Verwaltung besitzt zwei Schwellen-Imprägnirungs-Anstalten, für welche das Holz in Rundstämmen angekauft und dort zu Schwellen bearbeitet wird. — Die gesammte Einnahme betrug 86 129 988 ℳ (61 152 ℳ mehr als im Vorjahre), die Ausgabe 46 128 834 ℳ (1 319 774 ℳ weniger als im Vorjahre).

Herr Geheime Baurath Jungnickel zeigt eine von Herrn Osborne in Dresden erfundene und dem gegenwärtig hier tagenden internationalen Telegraphenkongress vorgelegte neue 24 Stunden-Uhr vor. Nach Ansicht des Erfinders stehen der allgemeinen Einführung der Zeitrechnung nach 24 fortlaufenden Stunden hauptsächlich die bisherige Gewohnheit und die Bedenken entgegen, dass alsdann sämmtliche bestehenden Uhren unbrauchbar und die Eintheilung des Zifferblattes in 24 Stundentheile die Uhren unübersichtlich machen würden. Diese letzteren Bedenken sollen durch die Osborne'sche Uhr beseitigt werden. Dieselbe hat zwei über einander liegende Zifferblätter, von denen das obere, feststehende, an Stelle der gewöhnlichen 12 Stundenzahlen ebensoviele Ausschnitte besitzt, während das darunter liegende bewegliche Zifferblatt die Zahlen 1 bis 24 trägt; durch die Ausschnitte des oberen Zifferblattes sind die Zahlen des unteren sichtbar, doch sind diese Zahlen in einer solchen Weise darauf angeordnet, dass man gleichzeitig entweder nur die Zahlenreihe 1 bis 12 oder nur die von 13 bis 24 sehen kann. Nach Ablauf der ersten 12 Tagesstunden wird das bewegliche Zifferblatt durch einen einfachen Mechanismus, der durch die Feder der Uhr selbst in Bewegung gesetzt wird, derartig verschoben, dass die Zahlenreihe 13 bis 24 vor den Ausschnitten erscheint. Um Mitternacht springt das Zifferblatt wieder zurück und es werden wieder die Zahlen 1 bis 12 sichtbar. Jede beliebige Uhr kann leicht in eine Uhr nach neuem 24 Zahlensystem umgeändert werden, indem das Uhrwerk unverändert bleibt und das Zifferblatt, unter welches der einfache Mechanismus zum Verschieben eingelegt wird, eine Aenderung erleidet.

Herr Konsul Klostermann spricht über die Alpenbahnen, durch deren Herstellung Italien nach Jahrhunderte langer Erlahmung zum dritten Male zu einer politischen, merkantilen und maritimen Bedeutung gelangt ist. Die Bahn über den Mont Cenis, 1857 begonnen, 1871 vollendet, hob sofort den Handelsverkehr zwischen Italien und Frankreich und die Einnahmen der anschliessenden Oberitalienischen Bahnen. Italiens Export nach Frankreich betrug im Jahre 1870 rund 400 Millionen Lire, sein Import von dort 200 Millionen, im ganzen 600 Millionen Lire. Zehn Jahre später waren die Umsätze auf 503 Millionen Export, 400 Millionen Import, im ganzen auf 903 Millionen Lire gestiegen. Ueber die Mont Cenis-Bahn geht die Englische Ueberlandpost nach und von Ostindien, da gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Bahn auch die Inbetriebstellung des Suezkanals erfolgte. — Die Brennerbahn wurde in spezifisch Oesterreichischem Interesse unternommen, dient aber nach ihrer Eröffnung und nachdem Venetien nicht mehr Oesterreichisch ist, vorwiegend Deutschen und Italienischen Handelsbeziehungen. Um jedoch eine engere Eisenbahnverbindung zwischen Oesterreich und Italien herzustellen, wurde die Pontebbabahn erbaut; dieselbe hat aber die Hoffnungen bezüglich der Entwickelung des Verkehrs auf den bis an die Oesterreichische Grenze führenden Italienischen Anschlusslinien stark getäuscht. — Zwischen der Mont Cenis- und der Brennerbahn liegt jetzt die Gotthardbahn als Hauptverkehrsweg zwischen dem Nordwesten Deutschlands, den Niederlanden, theilweise auch England und Italien. Die lange mit der Gotthardlinie in Konkurrenz gestandene Linie über den Luckmanier würde für das mittlere Deutschland und die Ostschweiz förderlicher gewesen sein. Der Einfluss der Gotthardbahn ist trotz des erst dreijährigen Bestehens sehr merklich auf die Handelsbeziehungen zwischen den genannten Ländern, sowie namentlich auf die Hebung des Hafens von Genua gegenüber dem von Marseille. Frankreich fühlt sich benachtheiligt und betreibt seitdem eifrigst einen neuen Alpenschienenweg über und durch den Simplon; die zeitweise auch in Aussicht genommene Durchtunnelung des Mont Blanc ist jetzt so gut wie aufgegeben worden; Deutschland kann aus der Simplonbahn keinen Nutzen ziehen und wird vielmehr darauf hingewiesen, die die Gotthardlinie alimentirenden Verkehrsgebiete sorglich zu pflegen. — Es existirt auch ein Projekt, welches durch einen Splügentunnel Chur mit Chiavenna zu verbinden trachtet; dasselbe hat aber wenig Aussicht auf Verwirklichung. — Deutschland ist für seinen Verkehr nach dem Mittelmeer und darüber hinaus hauptsächlich auf den Hafen von Triest hingewiesen; zu seiner schnellen und vortheilhaftesten Erreichung empfiehlt sich eine Bahn von Görz nach Tarvis durch

den Predil; dieselbe würde zwei Oesterreichische Transversalbahnen schneiden und berühren; deren eine, die nördlichere, vom Thale der Enns ausgeht, das Innthal hinauf nach Innsbruck, die Allgäuer Alpen durchschneidet und ins Rheinthal gelangt; die südlichere geht von Klagenfurt aus, verfolgt die Donau aufwärts, setzt sich durchs Pusterthal bis Franzensfeste fort und verbindet sich durch die Brennerbahn mit der nördlichen Transversalbahn bei Innsbruck, um Anschluss nach dem Rheinthal zu finden. Zu der ersteren Transversalbahn gehört der Arlbergtunnel, die neueste und glänzendste Leistung der Tunnelbaukunst.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden die Herren Eisenbahn-Bauinspektor Richard und Stadt-Bauinspektor Siebeneicher als einheimische Mitglieder des Vereins aufgenommen.

Litteratur.

H. Fehland, **Ingenieur-Kalender für Maschinen- und Hütten-Ingenieure.** Jahrgang 1886. Mit einer Beilage. Berlin. Verlag von Julius Springer.

Der 8. Jahrgang dieses zweckmässigen Kalenders ist soeben erschienen und zeigt wieder mehrfache Verbesserungen und Vervollkommnungen gegen die früheren Jahrgänge.

So finden sich darin die gewünschte neue Tabelle über die Umfangskräfte für verschiedene Pferdestärken und Umfangsgeschwindigkeiten von Rädern etc., abgeänderte Bestimmungen der Schornsteindimensionen und der Masse von Schornsteinen aus Façonsteinen, sowie Berechnungen der Gebläse für Hochofen- und Bessemer-Anlagen, basirt auf vielfache, in letzter Zeit angestellte Versuche mit diesen Maschinen auf verschiedenen Hüttenwerken. Der Artikel „Papierfabrikation" hat ebenfalls eine zeitgemässe Umarbeitung erfahren und sind noch einige geringere Verbesserungen vorgenommen worden.

Als Beilage ist eine Tabelle über n, $n\pi$ und $n^2\frac{\pi}{4}$ für $n = 1-1000$ angefügt.

Eintheilung, Anordnung und Ausstattung sind die gleichen geblieben, wie im Vorjahre, ebenso der billige Preis von 3 ℳ und so kann der Kalender den Fachkreisen neuerdings bestens empfohlen werden.

Kursbücher.

Das Reichskursbuch, Winterausgabe, enthaltend sämmtliche vom 1. Oktober ab in Kraft getretenen neuen Fahrpläne, ist bei Julius Springer in Berlin erschienen. In diese Ausgabe ist auch das Verzeichniss der Abschnitte zu den kombinirbaren Rundreisebilleten, die neuerer Bestimmung gemäss auch ferner gültig sind, wieder aufgenommen worden. Die übrige Einrichtung des vortrefflichen Werkes ist unverändert geblieben.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 15. Oktober cr. wird die Neubaustrecke **Czempin-Schrimm** mit den Haltestellen Szoldry, Grabianowo, Manieczki und der Station Schrimm dem öffentlichen Verkehre zur unbeschränkten Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern übergeben.

Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billets der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die Personenbeförderung auf der Neubaustrecke erfolgt nach Massgabe des nachstehenden Fahrplans:

(Ortszeit)

1271.	1273.	1275.		Stationen		1274	1276.	1278.
Gemischte Züge II.–IV. Klasse						Gemischte Züge II.–IV. Klasse		
Vm.	Vm.	Nm.				Vm.	Nm.	Nm.
5^{45}	11^{25}	1^{55}	Abf.	Czempin	Ank.	9^{35}	4^{20}	8^{50}
6^{7}	+ 11^{47}	+ 5^{27}	↓	Szoldry	↑	+ 9^{16}	4^{1}	8^{31}
+ 6^{23}	+ 12^{3}	+ 5^{43}	↓	Grabianowo	↑	+ 9^{0}	+ 3^{45}	+ 8^{15}
6^{40}	+ 12^{20}	+ 6^{0}	↓	Manieczki	↑	+ 8^{44}	3^{29}	7^{59}
6^{59}	12^{39}	6^{19}	Ank.	Schrimm	Abf.	8^{25}	3^{10}	7^{40}
Vm.	Nm.	Nm.				Vm.	Nm.	Nm.

(Das Zeichen + bedeutet, dass der Zug nach Bedarf hält.)

Die Tarifsätze für den Lokal Güter- und Kohlenverkehr erscheinen in dem am 15. Oktober cr. in Kraft tretenden Nachtrag II zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April cr., welcher zugleich auch anderweite Ergänzungen und Berichtigungen enthält, bezw. in dem an demselben Tage zur Einführung gelangenden Nachtrag V zum Kohlen-Ausnahmetarif des diesseitigen Bezirks.

Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Lokaltarifs für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1. April cr. Ein Nachtrag wird zu diesem Tarif nicht herausgegeben, es gelten vielmehr die im Nachtrag II zum Lokal-Gütertarif enthaltenen Entfernungen zugleich auch für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere.

Der Nachtrag II zum Lokal-Gütertarif, und der Nachtrag V zum Kohlen-Ausnahmetarif sind von den Stationskassen zu beziehen.

Nur die Station Schrimm ist zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen geeignet.

Am 15. Oktober cr. wird ferner die von der Bahnstrecke zwischen Breslau Oderthorbahnhof und Hundsfeld nach Rosenthal abzweigende Eisenbahn untergeordneter Bedeutung mit der ausschliesslich für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Haltestelle Rosenthal dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Sendungen nach Rosenthal werden nur frankirt, von Rosenthal nur unfrankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahme, zur Beförderung angenommen. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Haltestelle nicht geeignet.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der im Lokal-Gütertarif vom 1. April cr. für Rosenthal enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze.

Die für Steinkohlentransporte nach Rosenthal zur Berechnung kommenden Frachtsätze sind im Nachtrag V zum Kohlen-Ausnahmetarif enthalten.

Breslau, den 6. Oktober 1885. (2143)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Mit Bezug auf die in No. 78 S. 1006 d. Ztg. abgedruckte Bekanntmachung wird hierdurch mitgetheilt, dass die Verkehrsstörung zwischen:
St. Margrethen-Rheineck am 29. September,
Lengenfeld-Assling am 2. und
Lussnitz-Pontafel am 6. Oktober
behoben und der Verkehr auf allen drei genannten Linien sofort wieder eröffnet worden ist.

Wien, am 9. Oktober 1885. (2144)

III. Güterverkehr.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Vom 10. Okt. cr. neuen Stils ab wird im direkten Deutsch-Mittelrussischen Güterverkehr der Artikel rohe Baumwolle im Verkehr von den Stationen Bremen, Bremerhafen und Geestemünde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover nach den Stationen Moskau und Jarzewo der Moskau-Brester Eisenbahn zu folgenden Frachtsätzen befördert:

	Frachtsätze pro 100 kg für Sendungen in Quantitäten		
	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg
		pro Wagen der Versandstation	
A. Ab Schnittpunkt östlich:	Kopeken		
Moskau . . .	173,85	161,65	161,65
Jarzewo . . .	130,78	125,02	130,96
B. Ab Schnittpunkt westlich:	Mark		
Bremen . . .	2,33	1,73	0,90
Bremerhafen .	2,33	1,73	0,90
Geestemünde .	2,33	1,73	0,90

Die Beförderung erfolgt vorläufig nur über die Route Alexandrowo-Warschau-Brest.

Bromberg, den 8. Oktober 1885. (2145 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Mit dem 1. Dezember cr. neuen Stils werden die sämmtlichen auf Seite 39 des fünften Nachtrages zu dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs für den Umkartirungsverkehr von Wjasma (Moskau-Brester Eisenbahn) nach den Stationen

Tula, Rjaschsk und Jeletz der Rjaschsk-Wjasma Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze aufgehoben.

Bromberg, den 7. Oktober 1885. (2146 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau - Badischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. Js. ist der Nachtrag 2 zum Tarif vom 1. April d. Js. erschienen, enthaltend ausser verschiedenen Berichtigungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, Tarifsätze für die Badische Station Hassmersheim, sowie ermässigte Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II. Näheres ist auf den Expeditionen zu erfahren. (2147)

Frankfurt a./M., den 7. Oktober 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. Oktober d. J. gelangt je ein Nachtrag I zu den Heften 1, 3 bis 6 des **Kohlentarifs** für den **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr** zur Ausgabe.

Durch dieselben werden unter anderem die Stationen Appingedam und Delfzyl der Niederländischen Staatsbahn, Alten, Boekelo, Borculo, Bovenkarspel-Grotebroek, Didam, Doetinchem, Eibergen, Enkhuizen, Enschede, Groenlo, Haaksbergen, Hengelo, Hoogkarspel, Miste, Neede, Terborg, Varseveld, Wehl, Westwoud und Zelhem der Holländischen Bahn, Birthen, Labbech und Liempde der Nordbrabant-Deutschen Bahn in den Verkehr einbezogen.

Die Sätze für den Verkehr mit Station Enschede H. B. treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Boekelo-Enschede und die mit einem Stern bezeichneten Berichtigungen erst am 1. Dezember d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage das Tarifbüreau hier.

Elberfeld, den 12. Oktober 1885. (2148 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. Oktober d. Js. tritt der **Nachtrag II zu Heft No. 1** des **Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs** in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist, enthält im wesentlichen neue resp. veränderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhof.), Elsterwerda, Frankenstein, Gera, Görlitz, Grossenhain, Hermsdorf-Rehefeld, Kamenz, Klotzsche, Leipzig (Bayer. Bhof.), Leipzig (Dresdn. Bhof.), Moldau, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn, sowie mit Station Oderthal des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover.

Dresden, am 10. Oktober 1885. (2149)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung

Staatsbahnverkehr Hannover - Erfurt, Bromberg-Erfurt, Berlin-Erfurt und Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbandsverkehr. Die für den Transport frischer und gedörrter Pflaumen bei Aufgabe in Sendungen von 10 000 kg für Frachtbrief und Wagen von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nach den Deutschen Nord- und Ostsee-Häfen eingeführten Ausnahmetarife finden vom 1. Dezember d. J. ab nur noch auf die zur überseeischen Ausfuhr bestimmten Sendungen Anwendung, in den bezüglichen Hafenplätzen selbst verbleibende Sendungen sind von gleichem Zeitpunkte ab zu den höheren Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse B zu berechnen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 10. Oktober 1885. (2150)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. d. M. tritt zu dem **Ausnahmetarife für** die Beförderung von **Steinkohlen etc.** von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. vom 20. Oktober 1881 der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von Frintrop, anderweite, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Osterfeld Rh. und für Sendungen von der Zeche Christian Levin über Frintrop, sowie Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 10. Oktober 1885. (2151)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 15. Oktober d. J. ab kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Köln (rrh.)** vom 1. Februar 1882 der Nachtrag XV zur Einführung. Derselbe enthält neben einigen Aenderungen und Ergänzungen Tarifentfernungen für die neu eröffneten Stationen Biersdorf, Dreisbach und Schutzbach des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie Ausnahme-Frachtsätze für Roheisen von Burgsolms, Hohenrhein und Nievern nach Emden, Leer und Papenburg.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (2152)

Frankfurt a/M., den 8. Oktober 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. d. Mts. gelangt der Nachtrag I zum Heft III b des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** vom 1. April d. Js. zur Einführung.

Derselbe enthält direkte Sätze für Station Kruchten, Ausnahmesätze für Stearin in Ladungen von 5 000 kg für Basel und verschiedene Aenderungen des Haupttarifs. Auch wird durch denselben u. a. die Anwendung der Sätze des Holz-Ausnahmetarifs in der Weise beschränkt, dass nicht mehr alle groben Holzwaaren des S. T. II sondern nur bestimmt aufgeführte Artikel dieser Art zu den Ausnahmesätzen befördert werden.

Letztere Bestimmung tritt indessen erst am 20. November d. Js. in Kraft.

Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 6. Oktober 1885. (2153)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die zur Zeit im **Staatsbahnverkehre Magdeburg-Erfurt** bestehenden Tarifsätze zwischen Lichtenfels (W. B.)-Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof), Cöthen, Dallgow, Gröbers, Gr. Weissand, Halle a/S., Nauendorf, Niemberg, Schkeuditz, Spandau, Stumsdorf, Trotha, Wallwitz b/Halle, Wulfen i. Anh. und Wustermark treten mit dem 15. d. Mts. ausser Kraft.

Erfurt, den 12. Oktober 1885. (2154)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. November d. Js. tritt an Stelle des **Galizisch-Norddeutschen** bezw. **Galizisch-Niederländischen Verbandtarifs**, Heft 1, 2 und 3 vom 1. Oktober 1883 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe umfasst:

Heft 1. Klassenverkehr mit den Deutschen Seehafenstationen,

Heft 2. Klassenverkehr mit den Deutschen Binnenstationen,

Heft 3. den Holzverkehr nach Norddeutschland und den Niederlanden.

Der neue Tarif enthält gegenüber den bestehenden Frachtsätzen fast durchweg Ermässigungen, sowie Aufnahme neuer Verbandstationen. Soweit für einige Deutsche Stationen Frachtsätze nicht wieder eingeführt werden, bleiben die betreffenden Sätze des seitherigen Tarifs bis zum 15. Dezember d. Js. in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben und zwar Heft 1 zum Preise von 0,25 *M.*, Heft 2 = 0,60 *M.* und Heft 3 = 0,22 *M.*

Breslau, den 6. Oktober 1885. (2155)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Am 15. Oktober ds. Js. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft No. 3 des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandes** in Kraft, welcher Ausnahmefrachtsätze für Twiste in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg zwischen Badischen und Sächsischen Stationen enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 9. Oktober 1885. (2156)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Oktober cr. treten für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des **Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona** einerseits und

a) Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover**, der **Hoya-Eystruper** und der **Warstein-Lippstadter** Bahn,

b) Stationen der Grossherzoglich **Oldenburgischen Staatsbahnen** andererseits

neue Tarife in Kraft, durch welche vorwiegend Ermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Tarifsätze herbeigeführt werden. Gleichzeitig werden die nachbenannten Tarife und die zu denselben herausgegebenen Nachträge, soweit solche auf den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona einerseits und den vorstehend unter a und b bezeichneten Stationen andererseits sich beziehen, aufgehoben:

1. die Hefte 1 und 2 des Gütertarifs für den Niederdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Oktober 1883;
2. Das Heft 8 des Gütertarifs für den Westdeutschen Eisenbahnverband vom 1. April 1884;
3. der Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover vom 1. Mai 1881;
4. der Lokal-Gütertarif der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 15. Januar 1878;
5. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover einerseits und Magdeburg andererseits vom 1. Januar 1882;
6. der Gütertarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1883;
7. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. Januar 1882;
8. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. April 1882.

Soweit durch die neuen Tarife Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, behalten letztere bis Ende November d. J. Gültigkeit.

Die beiden neuen Tarife sind bei den betreffenden Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 6. Oktober 1885. (2157)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten
Eisenbahnverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehr zwischen den Badischen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen einerseits und jenen Bayerischen Stationen, für welche gemäss Ziffer 6 der Vorbemerkungen Seite 10 des Badisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1885 die Frachtsätze auch für die gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn gelten, andererseits, bleiben die bisherigen Taxen, soweit dieselben billiger sind, als die jetzigen, bis zum 15. November 1885 in Kraft.

Karlsruhe, den 7. Oktober 1885. (2158)
Generaldirektion.

Privilegirte Oesterreichisch - Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft. Mit Ende Oktober l. J. treten die im Lokaltarife Theil II Heft 1 vom 1. Februar 1884 auf Seite 165 bis 171 enthalt nen Schnittfrachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen von Parndorf bis Uj-Szöny der Bruck - Uj - Szönyer Linie der Ungarischen Staatsbahnen einerseits und den gesellschaftlichen Oesterreichischen Stationen andererseits ausser Kraft. (2159 RM)

Die im **Böhmisch-Bayerischen Kohlentarife** vom 1. Januar 1884 enthaltenen Frachtsätze ab Buschtêhrad, Duby, Kladno (alt), Neukladno und Wejhybka ermässigen sich ab 15. Oktober 1885 nach Hof um 5, nach Martinlamitz, Münchberg, Oberkotzau und Schwarzenbach a. d. S. um 3, nach Rehau um 1 *M.* pro 10 000 kg.

Prag, am 6. Oktober 1885. (2160)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Für nachstehend verzeichnete Artikel treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

1. Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Olmütz loko und transit			bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen pro 100 kg in Mark	10 000 kg
Reis, Farbholz und Aetznatron	Olmütz	loko	1,71	1,64
	„	trs.	1,63	1,53
Maschinentheile aus Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen	„	loko	1,76	1,69
	„	trs.	1,68	1,58
Chilisalpeter als Düngemittel	„	loko	—	0,91
	„	trs.	—	0,86
Roheisen	„	loko	—	0,84
	„	trs.	—	0,80
Harze, gemeine, Brauerharz, Kolofonium, gereinigtes Fichtenharz (Galipot), Harzwische (Harzschlacken)	„	loko	1,71	—
	„	trs.	1,63	—

2. Von Dresden-Elbkai nach Olmütz loko und transit				
Reis, Farbholz und Aetznatron	Olmütz	loko	2,10	1,99
	„	trs.	2,02	1,88
Maschinentheile aus Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen	„	loko	2,15	2,04
	„	trs.	2,07	1,93
Chilisalpeter als Düngemittel	„	loko	—	1,13
	„	trs.	—	1,08
Roheisen	„	loko	—	1,06
	„	trs.	—	1,02
Harze, gemeine, Brauerharz, Kolofonium, gereinigtes Fichtenharz (Galipot), Harzwische (Harzschlacken)	„	loko	2,10	—
	„	trs.	2,02	—

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. Oktober 1885. (2161)

IV. Submissionen.

Verding von 15 Stück Normal-Güterzuglokomotiven mit Tender für Vollbahnen und Reservetheilen in einem Loose.

Angebote sind bis zum Sonnabend, den 31. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt, mit der Aufschrift: „Verding von Lokomotiven“ portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hier W., Königgrätzer-Strasse 132 einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 *M.* bezogen werden.

Berlin, den 9 Oktober 1885. (2162)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von

a)	10 Stück	Normal-Personenwagen III. Klasse	in je einem Loose,
b)	25 „	Plattformwagen mit Bremse	
c)	25 „	dergl. ohne Bremse	
d)	252 „	Normalwagenachsen in drei Loosen,	

Angebote sind bis Mittwoch, den 28. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift „Verding von Personen- und Güterwagen“ bezw. „Achsen“ portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Königgrätzerstrasse 132 W. einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Termine.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 4,50 *M.* für a bis c und 1,50 *M.* für d bezogen werden.

Berlin, den 8. Oktober 1885. (2163)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1886 soll im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission in Lieferung vergeben werden.

Die Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei den Bahnhofverwaltungen Ludwigshafen, Frankenthal, Speyer, Germersheim, Neustadt, Landau, Dürkheim, Kaiserslautern, Homburg und Zweibrücken, sowie bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von letzterer zum Preise ven 30 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Die Submissionen sind bis zum 5. November l. J., Mittags 12 Uhr, bei unterfertigter Direktion versiegelt und mit der Bezeichnung: „Submission für Lieferung von Materialien pro 1886“ franko einzureichen.

Die Submittenten bleiben bis einschliesslich 31. Dezember d. Jrs. an ihre Angebote gebunden. (2164)

Ludwigshafen a. Rh., 10. Oktober 1885.
Die Direktion.
Lavale.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Lieferung und Aufstellung eines Central-Signal- und Weichen - Stellapparates auf Bahnhof Gera soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Massenberechnungen sind im unterzeichneten Büreau Neuegasse 29/33 einzusehen und werden gegen bestellgeldfreie Einsendung von 3 *M.* und weiterer 50 ₰ für Porto an den Büreauvorsteher Boye portofrei abgegeben.

Die Offerten sind bis zum 24. Oktober cr. an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Dieselben sind mit der Aufschrift „Offerte auf Central-Signal- und Weichen-Stellapparat auf Bahnhof Gera“ zu versehen.

Erfurt, den 6. Oktober 1885. (2165)
Maschinentechnisches Büreau.

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische). Die Lieferung nachbezeichneter Lokomotiven, Wagen und Wagentheile soll — in Loose getheilt — vergeben werden und zwar:

A. Lokomotiven.

a) Loos I 5 Personenzuglocomotiven mit Tendern
b) „ II 4 „ mit Tendern
c) „ III 5 Güterzug- „ mit Tendern
d) „ IV 4 „ „ mit Tendern
e) „ V 2 dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven.

B. Wagen.

f) Loos I 10 Personenwagen I/II. Klasse
g) „ II 11 „ III. „
h) „ III 10 „ III. „
i) „ IV 9 „ IV. „
k) „ V 10 Gepäckwagen.

C. Wagentheile.

l) Loos I 100 komplette Radsätze
m) „ II 200 Trag- und 250 Spiralfedern.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem maschinentechnischen Büreau hier, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung der nachbezeichneten Schreibgebühren verabfolgt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt, mit der äusseren Aufschrift:

„Preisgebot auf Lieferung von Lokomotiven, bezw. Personenwagen oder Gepäckwagen resp. Radsätze oder Trag- und Spiralfedern“

bis zum 26. Oktober cr., Vormittags 10½ Uhr unserem maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Später eingehende Preisgebote werden nicht berücksichtigt.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Die Schreibgebühren betragen:
für Loos a, b, e, f, i, k, je 2 Mark,
„ „ c und d . . . 2 „
„ „ g „ h . . . 2 „
„ „ l „ m . . je 1 „
Köln, den 3. Oktober 1885. (2166)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

V. Vermischte Bekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. Die am 16. September d. Js. mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Witten — im Albert'schen Saale am Crengeldanz — eröffnete Ausstellung von Arbeiten solcher Handwerkslehrlinge, welche in den Werkstätten des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld seit mindestens 6 Monaten beschäftigt sind, wird im Hinblick auf den bisherigen äusserst lebhaften Besuch derselben und um mehrfach ausgesprochenen Wünschen entgegen zu kommen, erst am 15. Oktober d. Js. geschlossen werden. (2167J)

Joseph Vögele, Mannheim.

Gegründet 1842.

Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren, **Signalstellungen** für Haupt- und Secundärbahnen.
Blauel's Patentweiche ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.
Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.
Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Die Portland-Cement-Fabrik Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 400 000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.
Goldene Staats-Medaille. — Düsseldorf 1880. — Medaille Breslau 1869. — Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879. — Verdienst-Medaille Wien 1873. — Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879. — Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- u. Glühlicht durch ein und dieselbe Maschine.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Lokomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1700 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3800 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 35000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 81. Zeitung des Vereins 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Oktober 1885.

Das internationale Recht der Eisenbahnen im Kriegsfalle.

Herr Professor Lorenz v. Stein, welcher bereits im Jahre 1882 in der Sitzung des „Institut du droit international" zu München diese Frage angeregt hatte und zum Berichterstatter für die diesjährige Sitzung des Instituts (in Brüssel) ernannt war, hat in Brüssel ein Memorandum über das internationale Recht der Eisenbahnen im Kriegsfalle überreicht, durch welches ein neuer internationaler Rechtszustand für die Eisenbahnen in Kriegszeiten angebahnt werden soll, und das auch den Anlass bot, dass das genannte Institut eine Kommission einsetzte, welche die angeregte Frage einem genaueren Studium unterwerfen soll. Das interessante Memorandum führt im wesentlichen folgendes aus:

Die Eisenbahnen haben in der kurzen Zeit ihres Bestandes allmählich einen internationalen Charakter erhalten und sind in das weite Gebiet des internationalen Rechtes aufgenommen worden. Bei diesem ist zwischen dem Rechte des Friedens und dem Rechte des Krieges zu unterscheiden. Das internationale Friedensrecht der Eisenbahnen enthält zunächst alle durch die Staaten oder die Eisenbahnen bereits geregelten Rechte, namentlich Eisenbahn - Staatsverträge. Dahin gehören als Vollzugsverordnungen die Betriebsvereinbarungen für das Transport- und das Verrechnungswesen.

Neben diesem bestehenden Recht gibt es beständig eine Reihe von Fällen und Fragen, welche nicht in diesen Verträgen und Vereinbarungen Eingang finden, sowohl was den Transport, als die Zahlungen, die bürgerlich rechtliche und die aus den verschiedenen Verkehrsdokumenten hervorgehende Haftung betrifft. Man muss daher zwischen drei sehr verschiedenen Gruppen von Rechtsfragen unterscheiden. Die erste Gruppe enthält das Strafrecht in seiner Anwendung auf das Eisenbahnwesen, auf die Zugförderung und das Transportwesen. Die zweite Gruppe bezieht sich auf die Polizei und ihre Wirksamkeit gegenüber den ausländischen Bahnen, den Zügen selbst und den darin beförderten Waaren, sofern sie beispielsweise Sprengstoffe oder ansteckungsgefährliche Güter sind. Die dritte Gruppe begreift alle bürgerlichen Rechtsfragen in ihrem Verhältniss zu den fremden Eisenbahnen, ihren Zügen und ihrem Rohmaterial und theilt sich in die beiden Theile des rein bürgerlichen Rechtes und des Handelsrechtes.

Alle diese Rechte sind noch keine feststehenden, ein theoretisches System existirt nicht. Die letzte Hilfsquelle, um in dieser internationalen Frage zum Ziele zu kommen, soweit sie nicht durch ein positives internationales Eisenbahnrecht behandelt werden kann, ist das Prinzip der Reziprozität und ihrer Verwirklichung durch Repressalien. Jetzt erst kann man auf den Anfang der Bildung eines positiven internationalen bürgerlichen Eisenbahnrechtes hinweisen. Bayern war es vorbehalten den ersten Schritt zur Beilegung eines Streites zu thun (durch den Antrag, die Fahrbetriebsmittel fremder Eisenbahnen von der Exekution zu befreien), welcher jahrelang zum grossen Schaden der Freiheit des Eisenbahnverkehres bestand. Hat der Deutsche Bundesrath einmal diese Vorschläge angenommen, so werden alle Europäischen Staaten dieselben, wenn sie auch nur für die Deutschen Bundesstaaten gelten sollen, doch als allgemeines Prinzip des internationalen Eisenbahnrechtes annehmen. Die Bedeutung dieses Vorschlages liegt darin, dass die Neutralität des rollenden Materials der Eisenbahnen gegenüber dem bürgerlichen Rechte, mit andern Worten, dessen Unverletzlichkeit ausgesprochen wird.

Es bedarf stets eines gewissen Zeitraumes, ehe aus dem Friedensrechte das Kriegsrecht sich entwickelt. Die Bedeutung der Eisenbahnen für den Krieg ist noch nicht lange anerkannt. Jetzt wächst sie mit der Entwickelung des Netzes.

Anfangs zog man nur die Schwierigkeit der Beförderung der Truppen in Betracht; allmählich erkannte man die Bahnen als das bedeutendste Werkzeug in den Händen des Kriegsministers, die Hilfsquellen des Landes sowohl, als die Armeen, als auch die anderen Aktionsmittel auf jedem Punkte für den Angriff und die Vertheidigung zu koncentriren. Die Eisenbahnen, anfangs nur ein grosses friedliches Transportmittel, sind seitdem zum Haupttransportmittel im Kriege geworden. Der Generalstab jedes Staates studirte nicht allein die Bewegung und den Mechanismus der Eisenbahnen, sondern sogar ihren Bau und formirte innerhalb der Armee eigene Eisenbahnbataillone. Der Betrieb der Eisenbahnen wurde alsbald ein Hauptbestandtheil der Studien des Geniewesens und der Vertheidigung der festen Plätze, und es ist gegenwärtig wenig Zweifel mehr möglich, dass die Bahnen in ganz Europa nicht allein als ein grosses und mächtiges Mittel für die Kriegsführung im Feldzuge, sondern auch für die Verwaltung des Heereswesens in Kriegszeiten anerkannt sind. So sind mit ihrem Dienste für die Armee und

die Feldzüge die Bahnen keineswegs mehr allein friedliche Institutionen und ihr internationales Friedensrecht genügt nicht mehr. Sie haben den Charakter eines sehr bedeutenden Kriegsmittels angenommen, und es ist daher nothwendig, ihnen einen besonderen Platz im grossen System des Kriegssachenrechtes einzuräumen.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass das Eisenbahnrecht zum internationalen Sachenrechte gehöre. Die gebräuchliche Scheidung dieses Sachenrechtes in zwei grosse Theile ermöglicht noch nicht vollkommen, das internationale Eisenbahnrecht darin einzureihen. Es müsse vielmehr eine dritte Klasse hinzugefügt werden, in welche das Eisenbahnrecht gehört. Diese dritte Klasse enthält nicht allein das Eisenbahnwesen, sondern zu gleicher Zeit andere Objekte, deren Bedeutung nicht weniger gross ist, und über welche auch das Kriegsrecht nicht immer genaue Bestimmungen getroffen hat.

Das Sachenrecht begreift im internationalen Kriegsrecht in erster Linie alle Gegenstände, deren besondere Bestimmung es ist, den Kombattanten als Waffen, Befestigungen, Kriegsmagazine u. s. w. zu dienen. Diese ganze Kategorie ist im Namen der „Kriegsmittel" inbegriffen. In zweiter Linie begreift das Kriegssachenrecht alles das, was nicht bestimmt ist, als Kriegsmittel zu dienen, ob nun diese Sachen kriegführenden oder neutralen Staaten oder Privateigenthümern gehören. Diese beiden Sachenkategorien haben ihre eigenen Regeln und Grundsätze. Die erste Kategorie, d. i. die „Kriegsmittel", stehen unter dem absoluten Kriegsrechte; das will sagen, dass jeder kriegführende Staat das Recht hat, alle seine militärischen Kräfte gegen sie aufzubieten und sie, wo er sie findet, zu zerstören; dieses Prinzip gipfelt für die Thätigkeit der bewaffneten Macht in dem Recht und sogar in der militärischen Pflicht, hinsichtlich dieser Sachen dem Feinde soviel Uebel als möglich zuzufügen, ohne Rücksicht auf Menschen, den Werth und die Substanz dieser Kriegsmittel. Dasselbe Prinzip sagt mit Rücksicht auf das Civilrecht der Kriegsmittel, dass die blosse Bemächtigung der Kriegsmittel durch eine Waffenthat nicht allein den Besitz, sondern auch das Eigenthum an die sich derselben bemächtigende Armee überträgt. Alle Kriegsmittel, oder richtiger gesagt „Mittel der Kriegführung" sind ausserhalb der Grenzen des Rechtes des bürgerlichen Eigenthums mit dem Augenblicke der Kriegserklärung.

Die Sachen nun, die öffentlichen wie die privaten, welche der zweiten Kategorie angehören, dürfen, da sie ihrer Natur nach nicht direkt Mittel der Kriegführung bilden, niemals direkt zum Objekt der Unternehmungen der bewaffneten Macht werden. Man darf sie weder zerstören noch sie konfisziren. Ihre Besitznahme durch die bewaffnete Macht kann dem Erobernden das Gebrauchsrecht, niemals aber das Eigenthum übertragen.

Jedes öffentliche und private Eigenthum ist neutral zwischen den Kriegführenden. So ergibt sich, dass das Prinzip für die Akte des Feldzuges oder Krieges gegenüber diesem Eigenthum ein den als „Kriegsmittel" bezeichneten Sachen vollständig entgegengesetztes ist. Die kriegführende Macht soll diesen Sachen den möglichst geringen Schaden zufügen und sie muss dieselben nicht allein, wenn besetzt, zurückerstatten, sondern sie sogar, wenn nöthig, ihrer friedlichen Bestimmung gemäss verwalten. Diese einfachen Grundsätze gelten in gleicher Weise für die beweglichen wie für die unbeweglichen Sachen. Es gibt aber eben eine dritte Kategorie von Sachen, bei welcher die Unterscheidung zwischen Unbeweglichem und Beweglichem die Quelle zweier verschiedenen Kriegsrechtsprinzipien wird. Dies sind im allgemeinen die grossen Verkehrsanstalten. Es fällt nicht schwer, in grossen Zügen die Natur ihres Rechtes im Kriege zu zeichnen.

Diese Anstalten enthalten den unbeweglichen Theil, mit dem sie ohne Zweifel ihrem Lande angehören. Dieses unbewegliche Gut, die Ländereien, Häuser, Fabriken mit anderem Zugehör stehen unter demselben Rechte wie das Einzeleigenthum während der Besetzung des Landes; für sie gelten ebenso die Regeln der Eroberung und der Einverleibung wie für jeden andern Theil des Grund und Bodens oder das Eigenthum des Kriegführenden. Wenn solche unbewegliche Güter während des Feldzuges durch die bewaffnete Macht besetzt werden, so ist nicht zu zweifeln, dass der Besitznehmende dieselben für Kriegszwecke gebrauchen kann, nur muss er sie ausserdem ihrer Bestimmung gemäss verwalten Für alle diese öffentlichen Verkehrsanstalten besteht neben dem unbeweglichen Theile ein beweglicher Fonds, welcher die grösste Bedeutung für diese Verkehrsanstalten hat, und welcher, für gewöhnlich zum Verkehr mit den andern Nationen bestimmt, in jedem Augenblicke ein Kriegsmittel durch die Fähigkeit, damit alles für die Armee Nothwendige zu befördern, werden kann. An sich sind diese beweglichen Sachen keine Kriegsmittel; ihre Bestimmung ist eine rein friedliche; aber ihre Fähigkeit, plötzlich zu einem Kriegsmittel zu werden, wie sie ihre Natur mit sich bringt, macht sie zu Kriegsmitteln im Augenblicke der Kriegserklärung. Daher sind alle beweglichen Güter solcher Anstalten, deren Bestimmung es ist, dem Transporte oder dem allgemeinen Verkehre zu dienen, im Prinzipe durch dieselben Gesetze wie die Kriegsmittel beherrscht.

So gibt es für die grossen internationalen Verkehrsanstalten zwei allgemeine Rechtsgrundsätze: das unbewegliche Gut ist dem Rechte des öffentlichen und des privaten Eigenthums, das bewegliche in seiner Eigenschaft als Transportmittel unterworfen, oder: alles, was zum Kapital der Gründung gehört, bleibe dem Eigenthumsrechte in Kriegszeiten unterworfen, während alles, was zu ihrer Verkehrsfunktion und zur Erlangung eines Einkommens dient, wie die „Kriegsmittel" genannten Sachen behandelt werden müsse.

Die allgemeine Konsequenz des Dargelegten ist nun, dass alles, was unter den Begriff des Unbeweglichen der Eisenbahn fällt, durch den Kriegführenden besetzt, verwaltet und nach Belieben gebraucht werden kann, die bewaffnete Macht aber niemals diesen Theil der Anstalt beschädigen darf, im Gegentheil seine Verwaltung mit Ausnahme des Falles einer besonderen Waffenthat unberührt lassen soll. Alles unter den Begriff des Rollmaterials der Bahn fallende darf dagegen nicht allein besetzt, sondern sogar nach dem Rechte der Eroberung dem eigenen Material einverleibt werden; dies ist eine allgemeine Regel, welche sogar aufrecht bleibt, wenn das Rollmaterial nicht wirklich im Kriege gebraucht wurde.

Wie stellt sich nun, nach alldem das Recht der kriegführenden Parteien? Zunächst ist festzuhalten, dass dieses Recht gegenüber Staatsbahnen und Privatbahnen ein verschiedenes ist. Die kriegführenden Parteien haben das Recht, die Direktion und das Personal zum Gehorsam zu zwingen und es sonst zu bestrafen, nicht indessen, dasselbe zu entlassen, die Verträge mit der Gesellschaft abzuschaffen und abzuändern, sondern nur es seiner Funktionen zu entheben. Was die Staatsbahnen betrifft, deren ganzes Personal Staatsbeamte sind, soll der Kriegführende das Recht haben, dasselbe unbeschränkt zu entfernen und es ausserhalb jeder Berührung mit der Verwaltung der Anstalt zu bringen und es durch seine eigenen Beamten zu ersetzen. So hat die Besetzung einer Privatbahn durch einen Kriegführenden zur Grundlage, dass der letztere das Recht des Kommandos und der Verfügung über alle bestimmten Handlungen der Direktion hat, während bei einer Staatsbahn die gesammte Verwaltung von Rechtswegen dem besetzenden Theile zufällt.

Die Hauptkonsequenz dieser Regel muss es sein, dass der besetzende Theil gegenüber einer Privatbahn kein Recht über die Gebahrung und die Kassen der Verwaltung hat; das Geld der Privatbahn bleibt Eigenthum gegenüber allen Kriegführenden; der besetzende Theil kann keine Rechnungslage von der Verwaltung verlangen und niemals das Recht des Verkaufes weder eines Theiles noch des Ganzen, des Unbeweglichen noch des Beweglichen erhalten. Er hat zu seiner freien und unverantwortlichen Verfügung das Gebrauchsrecht des Unbeweglichen für den Transport und nicht mehr. Was die Staatsbahnen betrifft, so beschränkt der Kriegführende sich nicht auf die Besetzung des Unbeweglichen und seines Zugehörs: er ist gewiss, dass bei Abtretung eines Landstriches im Friedensschluss das ganze unbewegliche Gut Eigenthum des Erobernden wird, welcher nach Civilrecht im analogen Falle Nachfolger aller Rechte und Verpflichtungen des Staates, des Eigenthümers wird; ja noch mehr, der besetzende Theil erwirbt bereits während des Krieges ein unbegrenztes Recht auf die Geldgebahrung und die Kassen; alles Geld, welches während der Besetzung in der Verwaltung einfliesst, hat den Charakter einer öffentlichen Einnahme und unter diesem Titel behandelt es der Kriegführende als Kriegsmittel. Endlich ist es nicht zweifelhaft, dass der besetzende Theil beliebig von dem Unbeweglichen nicht allein der Staats-, sondern auch der Privatbahnen Gebrauch machen kann, soweit es die Kriegsnothwendigkeit erheischt; dabei kann sogar in bestimmten Fällen die Zerstörung der unbeweglichen Sachen gerecht sein.

Der zweite Theil des Eisenbahnkriegsrechtes betrifft das Rollmaterial, d. i. die Locomotiven, Wagen und alles zur Lokomotion Erforderliche; auch hier muss man zwischen den Privatund den Staatsbahnen unterscheiden. Was die Privatbahnen betrifft, so hat der Kriegführende zweifellos das Recht, jede Art von Rollmaterial in Besitz zu nehmen, ohne aber das Eigenthum daran zu erwerben. Er kann aber niemals die Lokomotive und Wagen in seinen eigenen Fahrpark einverleiben, noch auch sie verkaufen, aber er erhält allein das Recht des Gebrauches und genauer gesagt, nur des Gebrauches für die Kriegführung und nicht für seinen eigenen Handel. Auf diese Weise ist er gehalten, das private Rollmaterial wohl zu verwalten, es in gutem Stande zu erhalten und es am Ende des Krieges in dem Zustande, in dem er es empfangen, zurückzugeben, und er ist verantwortlich für die Substanz selbst, wenn er zu einem andern als den Gebrauch für den Transport im Kriege es verwendet. Der besetzende Theil ist daher auch verpflichtet, für alles besetzte Rollmaterial der der Besetzung unterworfenen Gesellschaft Empfangsscheine zu geben. Ein solcher Schein bildet nach dem Friedensschluss den Titel einer Rückforderung und dazu auch das nothwendige Element zum Nachweise der zu ersetzenden Beschädigungen, so-

weit er das Datnm und die Zahl der besetzten Betriebsmittel enthält und von einem Offizier der kriegführenden Partei unterzeichnet ist, denn die Gesellschaft wird als Interessenpartei auch die Klage der Rückerstattung und den Beweis ihres Rechtes dem besetzenden Staate gegenüber führen müssen.

Wenn dagegen das Rollmaterial dem Staate gehört, so muss man zugeben, dass die Inbesitznahme durch die Heeresmacht des fremden kriegführenden Theiles als Eroberung zu betrachten ist, und dass alles Material Eigenthum des Erobernden wird, so dass er es nicht allein in seine eigenen Eisenbahnen aufnehmen, sondern es verkaufen oder beliebig zerstören kann, ohne Rückersatz gegenüber dem Gegner. So wird das Rollmaterial der Staatsbahnen demselben Recht wie die anderen Kriegsmittel, Waffen, Munition u. s. w. unterworfen sein.

Das scheint klar und einfach genug.

Nur eine Frage wäre noch zu erwägen: Wenn das Rollmaterial einer Privatbahn mit Kriegsmaterial, Munition, mit Lebensmitteln für die Armee besetzt wird, so wird nicht allein die Ladung des Zuges, sondern auch der Zug selbst ohne Rücksicht auf den Unterschied zwischen Staats- und Privatbahnen als Kriegsmittel in diesem Falle mit Wagen und Lokomotive dem Recht der Eroberung verfallen.

Wenig Einfluss hat es diesfalls für den Besitzenden, wenn die Eisenbahn die Beförderung dieser Artikel für eigenes Risiko unternommen hat oder durch Befehl ihrer Regierung dazu gezwungen ist. Nur hat im ersten Falle die Privatbahn kein Recht auf Schadenersatz gegenüber der eigenen Regierung, welchen diese im Falle des Transportes auf ihren Befehl nicht verweigern könnte. Es ist nicht zu bezweifeln, dass bei der Entwickelung dieses Theiles des internationalen Kriegsrechtes noch nähere Fragen an die Rechtswissenschaft gestellt werden.

(Schluss folgt.)

Personentarif und Zuggeschwindigkeit.

Bei der in No. 74 Jahrg. 1885 dieser Zeitung angeregten Vereinfachung des Personentarifs wird die Schnelligkeit der Beförderung nur insofern berücksichtigt, als für Schnellzüge dem Grundpreise ein Zuschlag von 0,5 ₰ für den Kilometer hinzugefügt werden soll.

Ebenso berechtigt würde für die langsamen Züge auf Sekundärbahnen eine Ermässigung des für Personenzüge gedachten Grundpreises sein. Da nun einerseits die Selbstkosten infolge Materialabnutzung, Bahnbewachung u. s. w. mit der Fahrgeschwindigkeit steigen, da andererseits der Werth der Beförderung für den Fahrgast gleichfalls mit der Schnelligkeit derselben steigt und da zudem die Geschwindigkeit der zur Beförderung von Personen bestimmten Züge eine sehr verschiedenartige ist, so dass alle zwischen 15 und 75 km variirenden Werthe in Frage kommen, erscheint eine ausgiebigere Rücksichtnahme auf die Fahrgeschwindigkeit bei Wahl der Grundpreise berechtigt. Sollte es nicht möglich sein, mangels zuverlässiger Anhaltspunkte in der Bemessung der gegenseitigen Beziehungen zwischen Fahrgeschwindigkeit und Grundpreis ohne weiteres einfache Proportionalität anzunehmen und etwa den Grundpreis in Pfennigen für 1 km auf 10 resp. 5 pCt. der kilometrischen Geschwindigkeit pro Stunde für die beiden Zukunftsklassen zu bemessen? Die etwa nach beistehendem Schema geordneten Abstufungen würden einer gewissen Konsequenz und Anpassung an die angestrebten Zukunfts-Grundpreise nicht entbehren.

Bezeichnung der Züge	Geschwindigkeit in Kilometern	Grundpreis in Pfennigen in Klasse		Anmerkungen.
		gepolstert I. = II.	ungepolstert III. = IV.	
Expresszüge	70	7 9 6,7	3,5 4,7 —	Die Zahlen unter der Klammer bedeuten die bestehenden Grundpreise. Die Preise sind auf 10 ₰ abzurunden.
Schnellzüge	60	6 9 6,7	3 4,7 —	
Personenzüge	50	5 8 6	2,5 4 2	
Omnibuszüge	40	4 8 6	2 4 2	
Gemischte Züge	30	3 8 6	1,5 4 2	
Sekundärbahnzüge	20	2 8 6	1 4 2	

Wchl.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Vollbahnen im Verhältnisse zu den Lokalbahnen.

Dem in der Oesterreichischen Thronrede verkündeten Gesetzentwurf über die Förderung des Lokalbahnwesens wird mit Spannung entgegengesehen. Derselbe wird gewiss alle Erleichterungen enthalten, welche seit längerer Zeit von fachmännischer Seite diesbezüglich gestellt werden; dem Vernehmen nach sollen die in Ungarn gemachten Erfahrungen benutzt worden sein. Der Nutzen der grossen Eisenbahn-Verkehrsstrassen wird nur durch den planmässigen und baldigen Ausbau von billigen Lokal- und Vizinalbahnen ein vollständiger und wirklich segenbringender sein. Nur dann wird sich das hochwichtige Monopol, welches die grossen Bahnunternehmungen ausüben, mit dem allgemeinen Interesse identifiziren.

Gebührenerleichterungen bei Konversionen.

Dem Abgeordnetenhause ist von der Regierung eine Vorlage über die Verlängerung des diesbezüglichen Gesetzes vom 25. Mai 1883 zugegangen. In der Begründung der Regierungsvorlage wird darauf hingewiesen, dass noch mehrere Eisenbahngesellschaften mit der Konvertirung ihrer Prioritäten vorzugehen im Begriffe stehen, die betreffenden Operationen jedoch im Laufe des Jahres kaum mehr zu Ende geführt werden können und daher die Ausdehnung der bisherigen Begünstigungen auf weitere drei Jahre gerechtfertigt erscheint, weil dieselbe eine wesentliche Voraussetzung dieser im allgemeinen Interesse höchst wünschenswerthen Konvertirungen ist.

Verstaatlichung der Böhmischen Nordbahn.

Im Abgeordnetenhause wurde ein Antrag auf Verstaatlichung der Böhmischen Nordbahn eingebracht. Dieser Antrag wird von den Aktionären gewiss enthusiastisch begrüsst werden, denn nach den Bedingungen, welche in dem Uebereinkommen enthalten sind, das zwischen dem Staate und der Gesellschaft in Betreff der Einlösung abgeschlossen wurde, ist der Staat verpflichtet, die Einlösung derart vorzunehmen, dass das Reinerträgniss der letzten drei Jahre erhoben, davon das Ergebniss des ungünstigsten dieser drei Jahre abgezogen und der Durchschnitt des Reinerträgnisses ermittelt werde. Dieser Durchschnitt gilt als Grundlage der Ablösungsrente. Wenn die Ablösung im Jahre 1886 vorgenommen werden sollte, so müsste der Staat zu dem ermittelten Durchschnitte einen Zuschlag von 5 pCt. hinzufügen und beide Summen zusammen würden die Einlösung ergeben, welche während der noch übrigen Zeit der Konzessionsdauer an die Gesellschaft abzuführen ist.

Besteuerung der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Vom Abgeordneten Keil wurde im Abgeordnetenhause ein Gesetzentwurf über die Belegung der verstaatlichten Eisenbahnen mit Landes- und Gemeindeumlagen eingebracht. Es sollen nämlich die verstaatlichten Eisenbahnen bis zur Erlassung eines Gesetzes über die definitive Regelung der vom Staats-Eisenbahnbetriebe zu leistenden Landes- und Gemeindesteuern nach den bisherigen für Privat-Eisenbahnunternehmungen geltenden Steuergesetzen zur Leistung selbständiger Landes- und Gemeindeabgaben herangezogen werden.

Refaktiewesen im Auslandsverkehre.

Die Handelskammer in Eger hat folgenden Beschluss gefasst: Die Handelskammer kann dem vom K. K. Staats-Eisenbahnrathe gefassten Beschlusse, wonach im Auslandsverkehre Refaktien in Hinkunft nicht durch Ausnahmetarife erstellt werden sollen und das Refaktiewesen zum öffentlichen Prinzip erhoben ist, nicht beistimmen. Sie wird, da infolge dieses Beschlusses weit entfernte Plätze des Auslandes billigere Tarife geniessen als näher gelegene des Inlandes und ganze Industriebezirke geschädigt werden können, eine Vorstellung an den Staats-Eisenbahnrath richten.

Anordnungen gegen den gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen.

Das hierüber am 16. v. M. (R.-G.-Bl. No. 134) publizirte Oesterreichische Gesetz enthält auch rücksichtlich der Eisenbahnen im § 7 die Vorschrift, dass in denjenigen Fällen, in welchen die Erzeugung und Gebahrung mit den Sprengstoffen nach diesem Gesetze eine strafbare Handlung bildet, falls Sprengstoffe unter falscher Deklaration zum Transporte gebracht werden, auf den Verfall der Sprengstoffe, beziehungsweise der Bestandtheile und Vorrichtungen, dann der zur Herstellung derselben gebrauchten oder bestimmten Gegenstände zu erkennen ist, ohne Unterschied, ob dieselben dem Verurtheilten gehören oder nicht. Die Ministerialverordnung vom 16. v. M. (R.-G.-Bl. No. 135) zu diesem Gesetz enthält auch die Bestimmung, dass die in Ansehung des Transportes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen erlassene Handelsministerial-Verordnung vom 1. Juli 1880 (R.-G.-Bl. No. 79), sowie die zu derselben erschienenen Nachträge, nämlich die Verordnung vom 15. September 1881 (R.-G.-Bl. No. 101), vom 15. Juni

1882 (R.-G.-Bl. No. 70) und vom 1. Februar 1884 (R.-G.-Bl. No. 20) in Wirksamkeit bleiben.

Entscheidung über die Stückzahl der in einem Wagen zu verladenden Thiere.

Laut Erlass der K. K. Oesterreichischen Generalinspektion vom 18. v. M. ist die diesbezügliche auf allen Oesterreichischen Bahnen in Kraft stehende Tarifbestimmung, dass über die zulässige grösste Stückzahl der in einem Wagen, oder in die einzelnen Abtheilungen derselben aufzunehmenden Thiere im Streitfalle der dienstthuende Stationsbeamte zu entscheiden hat — in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise dahin zu präzisiren, dass bei allfälliger Ueberfüllung von Viehwagen genau im Sinne der betreffenden Ministerialerlässe vorzugehen ist.

Zwei Entscheidungen des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes.

Der Eigenthümer eines an einen öffentlichen Weg grenzenden Grundstücks ist berechtigt, dasselbe durch Steine oder anderweit gegen den Weg abzusperren (Erkenntniss vom 18. Februar 1885). — Die autonomen Behörden haben einer versuchten Einschränkung der bestehenden öffentlichen Kommunikation rechtzeitig entgegenzutreten, können aber nicht die hinsichtlich einer solchen Kommunikation bereits eingetretenen Besitzverhältnisse ändern oder aufheben (Erkenntniss vom 5. März 1885).

Einheitliche Signale bei Sicherheitsanlagen.

Das Verkehrskomitee der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen hat über solche Signale eine der Genehmigung des Ministeriums noch unterliegende Bestimmung getroffen. Die beantragte Einrichtung bietet den Vortheil, dass fremdes und mit den Bahnanlagen nicht vertrautes Personal bei den Zügen verwendet werden kann, wie dies speziell im Kriegsfalle, bei starken Militär- und Proviantransporten vorkommt, aus welchem Grunde auch seitens des Kriegsministeriums hierauf grosses Gewicht gelegt wird, da dermalen die Apparate bei den Bahnen von verschiedenen Firmen geliefert wurden und dieselben verschiedenartige Signale einführten.

Eisenbahn-Eröffnungen und Verkehr im August.

In diesem Monate wurden nachstehenden Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben: Die 46,1 km lange Lokalbahn St. Pölten-Tulln und die 100 km lange Eisenbahn Barcs-Pakrac.*) Befördert wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in diesem Monate im ganzen 7 163 986 Personen und 5 172 456 t Güter und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 940 420 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 994 fl. Im gleichen Monate 1884 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 6 785 629 Personen und 5 312 382 t Güter — 21 867 857 fl. oder pro Kilometer 1 038 fl.; daher resultirt für den Monat August 1885 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 4,2 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 31. August 1885 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 155 747 092 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 153 640 035 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die achtmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21 866 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 20 558 km betrug, so stellt sich die Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Periode 1885 auf 7 122 fl., gegen 7 473 fl. im Jahre 1884, das ist um 351 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1885 auf 10 683 fl. gegen 11 210 fl. pro 1884, das ist um 527 fl. oder in beiden Fällen um 4,7 pCt. ungünstiger.

Eisenbahnbauten in Oesterreich im Juli und August.

Die Gesammtlänge der mit Ende Juli ausgewiesenen Baulinien Oesterreichischer Eisenbahnen betrug 238,8 km, wovon 79,5 km auf die Staatsbahnen und 159,3 km auf die Privatbahnen entfielen. Während die Ziffer der ersteren im Monate August unberührt blieb, stellte sich die der letzteren infolge der Betriebseröffnung auf der 46,8 km langen Lokalbahn St. Pölten-Tulln und infolge der Inangriffnahme des Baues der an die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft konzessionirten 4,5 km langen Lokalbahn Kamnitz-Steinschönau mit 117 km fest, und standen somit zu Ende August im ganzen 195,5 km Eisenbahnen im Baue.*) Die Zahl der bei der Ausführung der Staats- und der Privatbahnen beschäftigten Arbeiter betrug 5 407 Mann, somit um 4 558 Mann weniger als mit Ende Juli.

Stadtbahnen mit Dampfbetrieb.

Es sind dies die Strassen-, resp. Städtebahnen mit Dampfbetrieb, welche die Bahnhöfe grösserer Städte mit den bedeutenderen Industrie-Etablissements derselben derart in Verbindung setzen, dass die Zu- und Abstreifung der für dieselben bestimmten, resp. von denselben zu expedirenden Güter direkt in den Eisenbahnwagen erfolgen kann. Solche Bahnen bestehen derzeit bereits in Grosswardein, in Debreczin und in Szegedin. Dieselben verkehren mit 3 bis 4 beladenen Lastwagen anstandslos in den Strassen der Stadt mit rauchverzehrenden Lokomotiven von waggonähnlicher, möglichst unauffälliger Form, und hat deren Verkehr die Vorurtheile, welche gegen den Dampfbetrieb im Innern der Städte hie und da noch bestehen, als gänzlich unbegründet erscheinen lassen. Aber auch die Rentabilität dieser bescheidenen Unternehmungen, welche zumeist auch den Personenverkehr mit Pferdebetrieb vermitteln, soll eine ganz entsprechende sein, so dass zu hoffen ist, dass auch unsere übrigen grösseren Städte successive in den Besitz ähnlicher praktischer Verkehrseinrichtungen gelangen werden.

Petition um Einführung von Arbeiterzügen.

Der Industrielle Club hat der „N. Fr. Pr." zufolge an das Handelsministeriam eine Eingabe gerichtet mit der Bitte, dasselbe wolle 1. die Einführung von wohlfeilen Zügen aus und nach den Arbeitsmittelpunkten zu den geeigneten Tageszeiten bei den Bahnen des Staatsbetriebes veranlassen, bei den übrigen Bahnen werkthätig fördern; 2. die Wiedereinführung der vierten Klasse auf den Oesterreichischen Bahnen in geneigte Erwägung ziehen. Die Eingabe bespricht die auf den Staats- und auf den Privatbahnen bestehenden Tarife für den Personenverkehr und zeigt, dass auf den Staatsbahnen in Oesterreich wie in Ungarn zwar das Bestreben bestehe, die Tarife möglichst niedrig zu halten, dass aber durch die Steuer eine wesentliche Vertheuerung der Fahrpreise herbeigeführt wird, eine Steuer, welche überdies die ärmeren Volksklassen weit härter trifft, als die reichen. In Ungarn wird eine Transportsteuer von 15 pCt. eingehoben. In Oesterreich beläuft sich die Steuer auf einen Kreuzer für fünfzig Kreuzer Fahrgebühr; der Fahrpreis dritter Klasse beträgt auf den Oesterreichischen Staatsbahnen bei Personenzügen 2 kr. pro Kopf und Kilometer, bei gemischten Zügen 1,5 kr. Demnach zahlt ein Fahrgast, welcher in der dritten Klasse eines Personenzuges 5 km zurücklegt, zusammen 11 kr. und die Steuer beträgt 10 pCt.; der Fahrgast eines Personenzuges der ersten Klasse, welcher beispielsweise 300 km durchreist, zahlt pro Kilometer 4 kr., im ganzen daher 12 fl. nebst 24 kr. Stempelgebühr, und die Steuer stellt sich nur auf 2 pCt. des Fahrgeldes. Auf den Privatbahnen stellt sich die Fahrtaxe der dritten Klasse auf 1,5 bis 1,9 kr. Die Eingabe führt an, dass wohl jetzt schon für Arbeiter in gewissen Beziehungen besondere Begünstigungen eingeräumt werden, so namentlich auf den Bahnen des Staatsbetriebes der Südbahn. (Es sind noch weit mehr, fast alle Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, welche ähnliche Begünstigungen einräumen. Anm. des Einsenders.) Diese Begünstigungen erscheinen jedoch nicht als ausreichend. In auswärtigen Ländern sind schon seit geraumer Zeit viel weitergehende Erleichterungen eingeführt. In England und Frankreich bestehen besondere Züge, welche den Arbeiter gegen sehr billige Preise in der Frühe nach London und Paris führen und am Abend nach Eintritt der Feierstunde wieder in die Vororte zurückbringen. Auch in Deutschland, speziell in Sachsen, sind wohlfeile Arbeiterzüge eingeführt. Auf diese Weise vermag der Arbeiter die Vorzüge von Stadt und Land zu vereinigen, indem er von ersterer die höheren Löhne, von letzterem aber Gesundheit, wohlfeileres Wohnen und grössere Billigkeit des Lebens geniesst. Ferner wird dadurch die Anhäufung dichterer Arbeitermassen in den grösseren Städten vermieden. Die Nordwestbahn, die Nordbahn, die Oesterreichische Staats-Eisenbahngesellschaft, die Wien-Aspangbahn und die Südbahn, bemerkt die Eingabe, könnten mit gu-

*) Nicht die ganze Bahn, sondern die 70,2 km lange Strecke Barcs-Daruvár mit den Flügelbahnen Teresovac-Suhopolje-Slatina 20,6 km und Bastaji-Zdenci 14,5 km wurden am 18. August dem Betrieb übergeben. Die Red.

*) Wir wollen der Deutlichkeit wegen hier rekapituliren, dass folgende Bahnen in Oesterreich im Bau begriffen waren:

Stryi-Beskid (Staatsbahn)	79,5	km
Fehring-Fürstenfeld (Privatbahn)	21,1	„
Asch-Rossbach „	15,1	„
Segen Gottes-Okrisko „	51,6	„
Wien-Stammersdorf	10,0	„
Floridsdorf-Gr. Enzersdorf	13,7	„
Kamnitz-Steinschönau	4,5	„
	195,5	km

Die Red.

tem Erfolge die Besiedlung eines Kreises, dessen äusserste Linie etwa die Orte Korneuburg, Wolkersdorf, Wagram, Gross-Enzersdorf, Grammat-Neusiedl, Münchendorf, Biedermannsdorf und Mödling berührt, vermittelst billiger Arbeiterzüge ins Auge fassen und in Angriff nehmen. Aehnliches gilt von Brünn, Prag, Pilsen, Reichenberg, Graz, Klagenfurt, Triest und anderen Arbeitsmittelpunkten. Dabei müsste aber auch der Fiskus ein Scherflein beitragen, indem er auf die Stempelgebühr, welche gerade bei kleineren Entfernungen unverhältnissmässig hoch ist, entweder ganz verzichtet oder dieselbe zum mindesten auf die Hälfte herabsetzt. Um die Einführung der Arbeiterzüge wirkungsvoll zu gestalten, müssten natürlich die den lokalen Verhältnissen entsprechenden Abgangsstunden der Züge gewählt werden. Ferner müsste der Ankauf der Fahrkarten vereinfacht werden; es müssten weiter statt Monatsabonnements Wochenabonnements gestattet werden. Nicht unbillig wäre es, wenn Personen, die sich in ungefähr gleichen materiellen Verhältnissen befinden wie die Arbeiter, von der Benutzung jener billigeren Züge nicht ausgeschlossen würden. Von grösserem Nutzen für die arbeitenden Klassen wäre endlich eine Ausdehnung billigerer Tarife auf die Tramways, sowie ein richtigerer Anschluss dieser Tramwayzüge an die Eisenbahnen. In Berlin sind in der jüngsten Zeit derartig kombinirte Massnahmen getroffen worden, indem auf den Pferdebahnen des Morgens „Frühwagen" mit Wochenkarten für 60 ₰ fahren, wonach die einzelne Fahrt bei sechsmaliger Benutzung 10 ₰ oder rund 5 kr. kostet.

Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn.

In den nächsten Tagen erscheint dieser verbreitete Fachkalender in seinem IX. Jahrgang und ist das Erträgniss abermals dem Oesterreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds, sowie anderen Zwecken für Eisenbahnbedienstete gewidmet.

Die Herausgeber haben bisher den namhaften Betrag von 11 400 fl. als Reinerträgniss der früheren Jahrgänge dem Kuratorium des genannten Fonds abgeliefert.

Der Unterstützungsfonds besitzt gegenwärtig ein Vermögen von 115 000 fl.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn.

Die Direktion beabsichtigt, im nächsten Frühjahr mit dem Bau der Eisenbahnlinie Schiemitz-Vlarapass zu beginnen. In der Konzessionsurkunde für diese Linie wurde der Gesellschaft auch das Recht eingeräumt, eine Abzweigung von dieser Linie nach Strassnitz eventuell zur Mährisch-Ungarischen Landesgrenze zu erbauen. Nunmehr hat die Gesellschaft das generelle Projekt für diese Flügelbahn bereits vollendet und sich für den Anschluss bei Wessely entschieden.

Mit der bevorstehenden Vollendung des zweiten Gleises auf der Strecke Neuhäusel-Udvard ist nunmehr das Doppelgleis von Czegled bis Wien auf eine Entfernung von 350 km hergestellt. Eine Ausnahme macht nur die Strecke Gran-Waitzen (44 km), woselbst erhebliche Terrainschwierigkeiten den Bau erschweren. Laut Staatsvertrag vom Jahre 1885 zwischen Oesterreich-Ungarn und Preussen soll der Anschluss der Linie Chotzen-Halbstadt in östlicher Richtung in Mittelsteine, Station der Preussischen Staatsbahnlinie Dittersbach-Glatz, auf Preussischem Boden erfolgen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen.

Der Bericht über die im Jahre 1884 erzielten Erträgnisse der in fremdem Betriebe stehenden vier Staatsbahnen ist jetzt erschienen. Es sind dies die Linien Kriegsdorf-Römerstadt, Erbersdorf-Würbenthal, Mürzzuschlag-Neuberg und Unter-Drauburg-Wolfsberg.

Vorarlberger Bahn.

Die Prioritäten-Konversion der Vorarlberger Bahn wird demnächst zum formellen Abschlusse gelangen. Von den alten fünfprozentigen Prioritäten erscheint nur eine geringe Anzahl im Betrage von 5 000 fl. nicht konvertirt. Die Bodenkredit-Anstalt wird nun diesen Betrag in den nächsten Tagen gerichtlich deponiren. Sobald dies geschehen ist, dürfte auch der letzte Schritt zur Verstaatlichung der Vorarlberger Bahn, nämlich der Umtausch der Aktien gegen Eisenbahn-Schuldverschreibungen, erfolgen.

Herpelje-Triest.

Der Bau dieser Linie ist mit Genehmigung des Handelsministers an die Bauunternehmung A. Bianchi u. Co. vergeben worden.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Das Handelsministerium hat bekanntlich die Verwaltung aufgefordert, im Hinblick auf das konzessionsmässig am 15. Juni 1886 in Kraft tretende Einlösungsrecht des Staates die hierbei in Betracht kommenden Vorfragen, insbesondere mit Rücksicht auf das Verhältniss zu den Obligationsbesitzern und zur Oesterreichischen Nordwestbahn zu studiren und bis zum 1. November der Regierung Vorschläge zu machen. Der nunmehr erstattete Bericht erörtert die Modalitäten einer eventuellen Verstaatlichung des Unternehmens.

Böhmische Westbahn.

Sämmtliche in Frankfurt a/M. anhängige Kouponprozesse gegen die Böhmische Westbahn sind durch Vergleich beendet worden.

Oesterreichischer Staats-Eisenbahnrath.

Der Handelsminister hat denselben zur Herbstsession einberufen. Die erste Sitzung ist für den 26. Oktober 9 Uhr Vormittags anberaumt. Die Versammlung findet im grünen Saale der Akademie der Wissenschaften statt. Die Tagesordnung lautet: 1. Mittheilungen über die vom Staats-Eisenbahnrathe in der vorigen Session gefassten Beschlüsse, sowie über die wichtigsten Vorkommnisse und getroffenen Verfügungen; 2. Antrag J. Schiebl's, betreffend die Errichtung eines Centralbahnhofes in Pilsen; 3. Antrag J. Orel's, betreffend weitere Verstaatlichung von Eisenbahnen; 4. Vorlage der Grundzüge der Sommer-Fahrordnung 1886; 5. Antrag der K. K. Generaldirektion der Staatsbahnen auf Einführung von Arbeiterkarten; 6. Antrag Dr. Jicinsky's, betreffend die den Landwirthschafts-Besitzern einzuräumende Bewilligung zur Verwendung eigener Waggons für die Viktualientransporte; 7. Antrag J. Orel's, betreffend die Herstellung von Wagenladungstarifen und Verbandstarifen sämmtlicher Güter- und Stückgut-Klassen I und II.

Personalien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Generalinspektor dieser Bahn, Hofrath Baron Eichler, wohl der älteste und einer der verdientesten der Eisenbahnmänner unserer Monarchie, hat sein Demissionsgesuch eingereicht. Die hierüber den Blättern zugegangene Mittheilung besagt, dass dem von Baron Eichler ganz bestimmt ausgesprochenen Wunsche, in den Ruhestand zu treten, die Direktion Rechnung tragen musste, obwohl sie lebhaft bedauerte, der Dienstleistung eines so hervorragenden Fachmannes, dessen grosse Verdienste um die Anstalt bei diesem Anlasse neuerlich allseitig anerkannt wurden, in Hinkunft entrathen zu müssen. Den bei der Gesellschaft bestehenden Normen gemäss wurde der Generalsekretär Regierungsrath Jeitteles mit der Vertretung des Generalinspektors bis auf weiteres betraut.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Der politische Horizont ist noch immer von schwarzen Wolken umdüstert; sie können vielleicht durch die Kunst der Diplomaten zum weichen gebracht werden, eben so leicht vermag aber der Blitzstrahl herabzufahren. Daraus erklärt sich die Unentschiedenheit und in gewissen Effekten die Stabilität der Börsenkourse. Die bessere Meinung für Transportwerthe erhält sich zwar, nachdem sich der Verkehr lebhafter gestaltet, aber ein kräftiger Aufschwung auf diesem Gebiete bleibt durch die sich mehrenden Agioverluste bei den internationalen Eisenbahnunternehmungen noch immer unterbunden. Daraus erklären sich auch die weichenden Kourse dieser Aktien: so notirten Nordbahn 2282, Carl Ludwig 225.25, Elbethal 150.25, Staatsbahn 283.25 und Südbahn 133; dagegen erholte sich Nordwest auf 165.70 und lässt die günstige Konstellation, die sich unseren Exportbahnen eröffnet, ein Steigen ihrer Kourse zuversichtlich erwarten.

Ueber den Bau und Betrieb von Vizinalbahnen in Belgien.

Das in No. 69 (Jahrg. 1884) d. Ztg. abgedruckte Gesetz vom 28. Mai 1884, betr. den Bau und Betrieb von Vizinalbahnen in Belgien, ist kaum ein Jahr in Kraft gewesen, als sich dessen Revisionsbedürftigkeit auch schon herausstellte. Man glaubte hauptsächlich auch dem Privatkapital Gelegenheit bieten zu müssen, sich neben den Gemeinden, den Provinzen und dem Staate an der Bildung des Anlagekapitals der der nationalen Gesellschaft zu konzedirenden Linien betheiligen zu können. Auch schien es erwünscht, die Betheiligung des Staates auf das durchaus Nothwendige zu beschränken, eine Anschauung, welcher von mehreren Seiten gelegentlich der Votirung eines Kredits von 300 000 Frcs. im Senat und in der Deputirtenkammer Ausdruck gegeben wurde.

Diese Zwecke waren indessen nur dann zu erreichen, wenn es gelang, die interessirten Industriellen und Eigenthümer zur selbständigen Uebernahme von Stammaktien zu bewegen, da diese Kreise sich bisher gegenüber der von dem z. Z. gültigen Gesetze gestatteten Betheiligung durch Delegation der Aktien ablehnend verhalten. Man schritt deshalb zu einer Abänderung des Gesetzes in dieser Beziehung, beschränkte jedoch, um sich nicht allzuweit von dem einmal in demselben zum Ausdruck gekommenen Grundgedanken zu entfernen, den Antheil der Privaten auf ein Drittel, so dass die Uebernahme der übrigen zwei Drittel den Gemeinden und dem Staate verblieb.

Auch in einer ferneren Beziehung erschien es angezeigt, eine Aenderung der bestehenden Bestimmungen herbeizuführen. Das Gesetz verpflichtete zwar die nationale Gesellschaft nicht, den Betrieb der von ihr erbauten Linien zu übernehmen, es

setzte aber voraus, dass dies in der Regel zu geschehen habe. Man hat indessen eingesehen, dass dieses Prinzip nicht ganz richtig sei, dass es im Gegentheil rationeller erscheine, den Betrieb vollkommen von einander unabhängiger und über alle Theile des Königreichs verstreuten Bahnen nicht in der Hand einer einzigen Verwaltung zu konzentriren, sondern dies nur ausnahmsweise zu thun. Endlich glaubte man die Bestimmung des bisherigen Art. 17, nach welcher eine Konzession zum Bau von Vizinalbahnen anderen Gesellschaften oder Privaten nur auf Grund eines besondern Gesetzes verliehen werden kann, amendiren zu sollen, weil es nicht angezeigt erschien, der nationalen Gesellschaft Einspruch gegen den Bau gewisser Bahnen zu gestatten, zu deren Ausführung andere sich etwa bereit finden lassen möchten.

Von diesen Erwägungen geleitet, hat die Belgische Regierung das Gesetz vom 28. Mai 1884, sowie die Statuten der „Nationalen Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Vizinalbahnen" einer Umarbeitung unterworfen. Das neue Gesetz enthält demzufolge mehrfache Aenderungen; die Regierung war bestrebt, den durch die Gesetzgebung bereits sanktionirten Prinzipien möglichst geringen Abbruch zu thun, und sie bemühte sich gleichzeitig, einzelne Unzuträglichkeiten abzustellen und die Bestimmungen des Gesetzes und der Statuten methodischer zu ordnen.

Wir reproduziren in nachstehendem den Wortlaut des neuen Gesetzes insoweit, als derselbe von dem in No. 69 (Jahrg. 1884) d. Ztg. mitgetheilten Texte abweicht, oder das Gesetz durch anderweite Bestimmungen ergänzt worden ist. Wegen der bis jetzt ordnungsmässig eingebrachten Baugesuche für 668 km lange Linien verweisen wir auf die in No. 48 S. 624 fg. dieses Jahrgangs enthaltene Korrespondenz aus Belgien.

Auszug aus dem amendirten Gesetze vom 24. Juni 1885, betr. die Belgischen Vizinalbahnen.

Art. 1. Die Regierung wird ermächtigt, die diesem Gesetze als Anlage beigegebenen Statuten einer in Brüssel unter der Firma „Société nationale des chemins de fer vicinaux" errichteten Gesellschaft zu genehmigen.

(Vergl. Art. 1 des älteren Gesetzes.)

Art. 2. Die Konzession zum Bau und Betrieb von Vizinalbahnen erfolgt erfolgt durch Königliche Verordnung.

Die Vizinalbahnen werden der in Art. 1 genannten Gesellschaft konzedirt.

Jedoch können auch andere Gesellschaften oder Private eine derartige Konzession erhalten, wenn nach einem Jahre, vom Datum des Konzessionsgesuches an gerechnet, die nationale Gesellschaft nicht ein gleiches Gesuch gestellt, und wenn sie die konzedirte Linie nicht in der von der Regierung festgesetzten Frist gebaut hat.

(Vergl. Art. 14, Abs. 1 des älteren Gesetzes.)

Art. 3 gleichlautend mit Art. 14 Abs. 2 und 3 des älteren Gesetzes.

Art. 4. Die Konzessionen werden der nationalen Gesellschaft nur dann ertheilt, wenn diese nachweist, dass eine genügende Anzahl von Aktien gezeichnet worden ist, um den Bau und Betrieb der neuen Linie zu sichern. (Vergl. die ältere Bestimmung der Statuten, No. 69 Seite 900, Zeile 5 von unten, linke Spalte dieser Zeitung.)

Art. 5. Die Konzessionen werden der nationalen Gesellschaft auf die Dauer des Gesellschaftsvertrages verliehen (Art. 15 des älteren Gesetzes), andern Gesellschaften und Privaten auf eine in der Konzessionsurkunde festzusetzende Zeitdauer, welche indessen 90 Jahre nicht überschreiten soll. (Neuer Zusatz.)

Art. 6 gleichlautend mit Art. 16 des älteren Gesetzes.

Art. 7. Desgl. Art. 12.

Art. 8. Desgl. Art. 23.

Art. 9. Desgl. Art. 18.

Art. 10. Desgl. Art. 20, Abs. 2 u. 3.

Art. 11, Abs. 1. Desgl. Art. 21, Abs. 1. Abs. 2 (neu). Desgleichen ist die Gesellschaft von jeder provinziellen oder kommunalen Auflage auf diejenigen Immobilien oder Gegenstände befreit, welche direkt zum Bau oder Betriebe der Vizinalbahnen dienen.

Art. 12. (Betrifft die Stempelfreiheit der Gesellschaft.)

Art. 13 gleichlautend mit dem älteren Artikel 24.

Art. 14 (neu). Der Minister des Ackerbaues, der Industrie und der öffentlichen Arbeiten legt jedes Jahr auf den Tisch des Hauses der Abgeordneten einen Bericht des Verwaltungsrathes der Gesellschaft nieder, aus welchem die Geschäftslage der letzteren zu ersehen ist. Diesem Bericht ist eine Uebersicht der ertheilten Konzessionen und die letzte Bilanz beizufügen.

Art. 15 (neu). Wenn die Gesellschaft eine neue Linie, um deren Konzessionirung sie sich vorschriftsmässig unter Beifügung des Bauplanes beworben hat, vor dem 12. Mai 1886 ausführt, so erhalten die Konzessionäre als Beitrag zu den Kosten der Aufstellung des Projektes eine Entschädigung, deren Höhe und Bedingungen durch Königliche Verordnung festgesetzt werden.

Art. 16 gleichlautend mit Art. 17, Abs. 2.

Art. 17 (neu). Uebergangsbestimmung. Die Regierung wird ermächtigt, Dritten gegenüber während neunzig Jahren die Verzinsung und Amortisation der Obligationen der Gesellschaft bis auf Höhe von jährlich 600 000 Frcs. zu garantiren, welche Garantie zu übernehmen sie nach dem Budgetgesetz für das Jahr 1885 ermächtigt war.

Art 18. Dieses Gesetz tritt an die Stelle des Gesetzes vom 28. Mai 1884.

In betreff der Statuten ist zu bemerken, dass einzelne ältere Bestimmungen derselben in das neue Gesetz aufgenommen worden sind, während gleichzeitig Vorschriften des älteren Gesetzes in die Statuten übertragen wurden. So ist beispielsweise Art. 11, Abs 1—3 in die letzteren übergegangen, wobei jedoch die Bestimmung unter 1 dieses Artikels dahin erweitert wurde, dass nunmehr der Betrieb einer Vizinalbahn u. a. erst dann eingestellt werden darf, wenn während drei (früher zwei) aufeinander folgenden Jahren der Bruttoertrag zur Deckung der Betriebskosten nicht ausreicht.

Im übrigen ist aus den neuen Statuten folgendes hervorzuheben:

Das Aktienkapital soll so hoch sein, dass dasselbe zur Deckung der Herstellungskosten der neuen Linien und event. zur Beschaffung der Betriebsmittel ausreicht. (Art. 5, Abs. 1.) Diese Aktien (à 1 000 Frcs.) werden in soviel Serien eingetheilt, als konzessionirte Linien vorhanden sind. (Abs. 2.) Jede dieser Serien nimmt in bestimmten Grenzen theil an dem Reinertrage der betreffenden Linie. Die dem Staate, den Provinzen und Gemeinden gehörenden Aktien sind nominell und können die Provinzen und Gemeinden dieselben nur mit Genehmigung der Regierung veräussern. Die im Privatbesitz befindlichen Aktien sind entweder nominelle oder sie lauten auf den Inhaber. Vor ihrer gänzlichen Einzahlung können sie indessen nicht auf den Inhaber umgeschrieben werden. (Art. 8.) Neunzig Jahre nach Eröffnung des Betriebes kann der Staat, die Provinzen und Gemeinden die Aktien der betreffenden Linien, welche ursprünglich von Privaten gezeichnet wurden, zum Parikourse zurückkaufen. (Art. 10.)

Nach Art. 28 wird der Reinertrag jeder Linie unter die betheiligten Aktionäre bis zur Höhe von $4^1/_2$ pCt. des eingezahlten Kapitals vertheilt. Der Ueberschuss wird nach Abzug der Tantième für den Generaldirektor und die Verwaltungsräthe (15—30 000 Frcs.) wie folgt verwendet: $^1/_4$ zur Bildung eines Erneuerungsfonds, $^3/_8$ zur Auszahlung einer Superdividende, $^3/_8$ zur Bildung eines Reservefonds. —ch.

Aus England.

Bestätterung in London.

Die Great Northern Eisenbahngesellschaft hat in London etwa 800 Pferde und befördert täglich 1 200 bis 1 800 t Güter von und nach ihren Stationen. In London werden die Güter meistentheils direkt aus den Waggons auf die Fuhrwerke gebracht — nicht gerade immer auf die der Bahn, da grosse Etablissements, welche täglich bedeutende Gütermengen erhalten, häufig ihre eigenen Fuhrwerke verwenden; aber diese sind gleich bei Eingang der Züge (gewöhnlich früh Morgens) anwesend, so dass sofort mit der Ueberladung begonnen werden kann. In der Regel werden hierbei Krahne, welche auf der Plattform stehen und die Güter aus den offenen Wagen über die Plattform nach den Fuhrwerken hinüberschwingen, benutzt. Diese schnelle Entladung wird durch hohe Lagerspesen begünstigt. Auf solche Weise wird auf einem sehr knappen Terrain ein gewaltiger Verkehr abgefertigt.

Der Severn-Tunnel.

Der erste von den Direktoren, Bauunternehmern und eingeladenen Herren und Damen besetzte Personenzug durch diesen bemerkenswerthen, unter einer ausgedehnten Seebucht hindurchführenden Tunnel wurde am 4. September abgelassen.

Die gewöhnliche Fahrzeit, welche dessen Durchfahrung in Anspruch nehmen wird, schätzt man auf 10 Minuten. Er wird einen Theil einer Durchgangs-Schienenstrecke zwischen London und Südwales bilden, 13 Miles kürzer als die bestehenden Linien, und wird, da er die Fähre überflüssig macht, eine Zeitersparniss von beinahe einer Stunde für den Verkehr zwischen Bristol und dem Süden Englands und Südwales zur Folge haben.

Anfänglich war der Tunnel bestimmt, eine bessere und kürzere Route für den Transport der Dampfkohlen von Wales nach London herzustellen, aber er wird wahrscheinlich auch beitragen, Milford Haven zum künftigen Abfahrtspunkt der Vereinigten Staaten-Post zu machen, da die Ersparniss an Zeit und Entfernung gegenüber der jetzigen Route via Queenstown eine sehr bedeutende sein wird.

Der Tunnel ist 26' weit, 20' hoch von den Schienen ab bis zur inneren Krone des Mauerwerks und hat auf Langschwellen ruhendes Doppelgleise. Der unter dem Flussbett hinziehende

Theil beträgt $4^1/_4$ Miles; das Innere des Tunnels ist aber so trocken wie ein Zimmer. Zwischen der Krone des Tunnels und dem Boden des Flusses ist eine Schicht von überall mindestens 30'. Darüber steht stets eine Wasserhöhe von 55', welche aber zu Zeiten der Fluth bis auf 91' anwächst.

Der Bau dieses Werkes hat sich über einen Zeitraum von 12 Jahren erstreckt. (Nach der „Railr. Gaz.")

Niederländisch-Indische Staatsbahnen.

In dem Niederländisch-Indischen Budget für 1886 sind die Gesammtkosten für die Anlage und Ausrüstung der Indischen Staatseisenbahnen auf 6 875 000 fl. festgestellt.

Diese Kosten vertheilen sich wie folgt:

I. Direktion und allgemeine Ausgaben für den Dienst 3 098 000 fl.

II. Anlage und Ausrüstung der Eisenbahn Djokjokarta-Tjilatjap 3 747 000 fl.

III. Ausdehnung der dem Betriebe übergebenen Linien 30 000 fl.

In 1885 wurden die ganze Linie Buitenzorg-Bandong-Tjitjalengka und die Bahn zur Verbindung des Bahnhofs Soerabaya mit der Mündung des Kali Mas Flusses (Oedjong) für den Verkehr eröffnet.

In 1885 waren also in Betrieb:

a) Oestliche Linien:

Soerabaya-Solo	263 km lang
Sidhoardjo-Probolinggo	76 „ „
Bangil-Malang	49 „ „
Kerstosono-Blitar	93 „ „
Im Ganzen	481 km.

b) Westliche Linie:

Buitenzorg-Tjitjalengka	183 km.

Die Betriebskosten dieser Linien sind wie folgt festgestellt:

Für die östlichen Linien: Administrationskosten 127 000 fl.; Unterhaltung und Bewachung der Bahn 417 000 fl., Maschinen- und Wagenverwaltung 471 800 fl.; Betriebs- und Transportverwaltung 420 000 fl.; Erneuerungskosten 20 000 fl.; überhaupt 1 455 800 fl.

Für die westliche Linie: Administrationskosten 49 000 fl.; Unterhaltung und Bewachung der Bahn 161 000 fl.; Maschinen- und Wagenverwaltung 138 600 fl.; Betriebs- und Transportverwaltung 122 000 fl.; zusammen 470 600 fl.

Für die Dampftrambahn in Atjeh 90 500 fl.

Damit die erforderlichen Kommunikationen zwischen den Militärposten in Atjeh herzustellen, sollen ausser der bereits in Betrieb befindlichen Trambahn von Olehleh-Kotta Radja-Samboera Trambahnen angelegt werden von Kotta Radja nach Ketapangdoea, mit Zweigbahnen nach Lanboero, längs der Posten Lamperney, Tjat Iri, Roempit, Boekitkarang und Samjong nash Pakan Kroeng Fjoet und von dort nach Kotta Radja.

Für die Beaufsichtigung der Bahnen, insoweit die diesbezüglichen Ausgaben nicht in obenerwähnten Anlage- und Ausrüstungskosten mit einbegriffen sind, sind 15 000 fl. und für die ausserordentlichen Ausgaben 100 000 fl. berechnet.

Die Einnahmen sind pro 1886 normirt auf 4 930 000 fl. für die Eisenbahnen auf Java und auf 97 000 fl. für die Dampftrambahn auf Atjeh, also im ganzen auf 5 027 000 fl.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von Hermann Claudius.

6. Niagara Falls.

Der 16. August 1885, ein Sonntag, brach als ein prachtvoller Sonnentag an. Als ich die Spalettläden geöffnet hatte, lachte uns ein blauer Himmel entgegen; ich bog mich etwas aus dem Fenster und bemerkte linker Hand eine grosse Wolke, welche hinter die Nachbarhäuser herabreichte: Es war unzweifelhaft der berühmte Wasserdunst der grossen Fälle.

Sobald wie möglich eilten wir hinab in den Speisesaal, uns durch ein recht substantielles Frühstück zu unserem grossen Werke, die Fälle genau zu besichtigen, zu stärken.

Nebenbei erkundigte ich mich um die Hotelpreise: Volles Board 4 Dollars, Dinner, Supper u. s. w. auch separat. Für ein so grossartiges, in jeder Beziehung first class Hotel an diesem Orte wirklich mässige Preise, wie man sie sonst in Hotels zweiten Ranges findet. Im Cataract House war ich in jeder Beziehung, bis auf das unvermeidliche anhaltende Erdbeben, so vollkommen zufrieden, wie, ach es ist lange her, 1856 im Hôtel Monnet zu Vevey.

Nach dem Frühstück gingen wir, so gut es thunlich war, die Rapids entlang und kamen nach einigen Minuten, auch ohne Führer, an das Eingangsthor zum Prospect Park.

Ich theilte bereits in einem früheren Artikel mit, dass der Staat Newyork gegen $1^1/_2$ Millionen Dollar gezahlt habe, um alle Aussichtspunkte, welche im Gebiete der Vereinigten Staaten liegen, anzukaufen und für immer frei zu geben. Von dieser Freigebung konnten wir bereits Nutzen ziehen: die Kassafenster waren geschlossen, und nur ein Parkwächter schlenderte am Thore herum.

Der Prospect Park ist an der Wasserseite von einer starken aber nicht gar hohen Mauer begrenzt; je weiter man stromabwärts geht, desto tiefer dem Flusse zu strebt die Mauer, man kann faktisch dicht am Falle über die Mauer in das Wasser greifen, wenn man sich diesen überflüssigen Spass machen will.

Man sieht bereits die steilen Wände am Canadischen Ufer, einige Schritte weiter und man erblickt drüben lange, schmale Wasserbänder, welche bis tief hinunter in ein mächtiges, ruhiges Wasserbecken reichen; dicht neben uns stürzen Wassermassen donnernd in die Tiefe — einige Fuss des Weges mehr, und wir überblicken fast die sämmtlichen Niagarafälle. Das Schauspiel ist ungeheuer grossartig, dazu sind, wenigstens in jener Jahreszeit und bei so herrlichem Wetter, die Farben so ungemein prachtvoll und zart, dass es vermessen wäre, eine Beschreibung der Fälle in künstlerischer Beziehung zu unternehmen — alle Bilder, welche ich sah, gaben auch nicht entfernt jene Farben wieder, so etwas kann man nicht malen. Farbenstudien kann der grösste Künstler in Fülle machen, doch wird er die Natur nie erreichen.

Je weiter wir gingen, desto mehr von den Fällen erblickten wir, und als wir auf einen kleinen, runden, ebenfalls von einer Mauer eingefassten Vorbau, Prospect Point, gelangten, konnten wir unmittelbar an der ungeheueren Wassermenge des Amerikanischen Falles hinabblicken. Ohne Eile, wie ein Dichter sagt, geht das Wasser über die Felskante, fällt schneller und schneller, doch immerhin langsamer, wie ein fester Körper, um unten im Nebel zu verschwinden. Dicht unter uns steht ein voller Regenbogen; er ist nicht so gross, wie es die Regenbogen am Himmel sind, doch ist er ganz scharf, ununterbrochen. Die Felsenkante, über welche die Gewässer stürzen, muss auf der Canadischen Seite viel glätter sein wie auf der Amerikanischen, denn das Wasser jenseits ist auf eine Strecke von der Kante hinab unbeschreiblich schön grün und weiss, auf der Amerikanischen Seite ist Weiss, wegen des Schaumes, vorherrschend.

Tief unten, 164 Englische Fuss, ist das Wasser verhältnissmässig ruhig, und nur lange Schaumstreifen, deren mehrere parallel zu den Ufern dahinziehen, bekunden, welchen Sturz es vollbrachte; am Canadischen Ufer sammelte sich ein grosser Theil solchen Schaumes, und die schmutzige Farbe desselben liess erkennen, welch' ungemein erfolgreiche Arbeit das Wasser verrichtet hatte. Unaufhaltsam gräbt sich der Fall dem Eriesee zu, sieben Englische Meilen Kalksteines hat er, von Lewiston aus, bereits abgefressen, das weiss man bestimmt — möglicherweise noch mehr.

Die Tiefe des ruhigen Wassers unterhalb der Fälle beträgt in der Mitte, dort wo man den Fluss mit Booten kreuzt, nach den letzten offiziellen Messungen 192 Englische Fuss; die Tiefe dicht an den Fällen schätzt man auf 240 Fuss, so dass jede Minute etwa zwei Millionen Tons Wasser 400 Fuss tief hinabstürzen! Das gibt etwa 250 Centner pro laufenden Fuss der Kante und Sekunde.

Nachdem wir uns vom ersten gewaltigen Eindrucke, ich möchte sagen erholt hatten, gingen wir stromabwärts durch den Prospect Park weiter, indem ich voraussetzte, dass auf der anderen Seite auch ein Thor sein müsse; ich steuerte nämlich auf die nahe gelegene Hängebrücke zu. Das Thor fand sich vor und nach Erlegung von 25 Cts. Brückengeld für die Person gingen wir auf die Brücke, „the new suspension bridge" genannt. Von Ufer zu Ufer ist sie 1 300 Fuss lang; so breit ist demnach auch die vom Flusse ausgearbeitete Spalte, auf deren Sohle der Niagara River fliesst. Die Thürme sind 100 Fuss hoch, die Kabel 1 800 Fuss lang, die Fahrbahn (nur für gewöhnliche Fuhrwerke und für Fussgänger) liegt 190 Fuss über dem Wasserspiegel. Die Eröffnung des Verkehres fand am 4. Januar 1869 statt. Vom Amerikanischen Falle bis zu dieser Brücke beträgt die Entfernung $^1/_8$ Engliche Meile.

Etwa von der Mitte der Brücke aus hat man die beste Aussicht über die Fälle, welche man überhaupt haben kann, denn weiter oben auf Canadischer Seite erscheint der eine Theil des Horsesboefalles stark verkürzt. Scheinbar in der Mitte theilt Goat oder Iris Island den Gesammtfall in zwei Hauptheile; der Felsen von Goat Island geht hinunter bis zum ruhigen Wasserspiegel; dicht neben Goat Island, nach der Amerikanischen Seite zu, liegt die kleine Insel Luna Island, auch etwas über den Abgrund hinausragend; zwischen Luna Island und Goat Island drängt sich ein Wasserfall hervor, welcher für sich allein Bewunderung erregen würde, hier aber fast verschwindet. Es gibt demnach drei besondere Fälle: 1. Den Amerikanischen, vom Ufer der Vereinigten Staaten bis zu Luna Island; 2. den mittleren (centrefall) zwischen Luna und Goat Island; 3. den Canadischen oder Horseshoefall (Hufeisenfall). Die Grenze zwischen den Vereinigten Staaten und Canada läuft stets in der Mitte des Niagara River, bei den Fällen hingegen geht sie nicht durch

Goat Island, sondern belässt diese Insel ungetheilt den Vereinigten Staaten; sie halbirt den Horseshoefall.

Unten sieht man ein kleines Dampfboot vom Amerikanischen Ufer abstossen; die auf dem Deck befindlichen Touristen und Touristinnen sind in wasserdichte Mäntel gehüllt; das Boot fährt dicht an den Horseshoefall hinan, lässt sich dort einige Minuten herumschaukeln, wendet und fährt an das Canadische Ufer; darauf kehrt es zum Ausgangspunkte zurück. Es ist die „Maid of the mist“, Nebelmaid, ein kleiner Englischer Schraubendampfer, er fährt wenigstens unter dem Unionjack (Englische Flagge).

Stromabwärts erblickt man zwei mächtige Eisenbahnbrücken, die neue Gitterbrücke und die Hängebrücke von Roebling sen., welcher auch die Brooklynbridge entwarf und begann. Er starb bekanntlich kurz nach Beginn des Baues der letzteren und Roebling jun. vollendete das Werk. Nicht weit unterhalb der Brücke, auf welcher wir standen, beginnt das Wasser schneller zu fliessen und bei den grossen Brücken schiesst es bereits rasend dahin, die berühmten „unteren oder Whirlpool Rapids“ bildend. Fast senkrecht steigen rechts und links mehr als 200 Fuss hohe Kalksteinfelsen aus dem Flusse empor.

Nachdem wir das Canadische Ufer erreicht hatten, galt es schnell einen Entschluss zu fassen, denn es gab viel zu besichtigen und zu theuer sollte doch der Genuss auch nicht werden. Ein Kutscher, welcher mit seinem Einspänner an der Brücke hielt, erbot sich, uns für 2 D. bis hinauf zu den obersten Rapids, hinab zum Whirlpool und zurück zur Brücke, wo wir standen, zu fahren, natürlich auch bei jeder Sehenswürdigkeit zu halten und auf uns zu warten. Ich hatte bereits früher gehört, dass zwei Pferde für dieselbe Strecke 6 D. gekostet hatten. Das Angebot wurde daher angenommen und der Wagen bestiegen.

Dicht oberhalb der Brücke, rechts vom Wege liegt Clifton House, dahinter befindet sich die Station Clifton der Erie and Ontario Railroad. Am Wege, bei Clifton House, hat die Wittwe des in den unteren Rapids ertrunkenen Kapitän Webb einen Verkaufsladen für Andenken an die Fälle errichtet.

Je weiter man stromaufwärts fährt, desto mehr kommt man in die Front aller Fälle, doch muss ich gestehen, dass mir, wenigstens bei dem damals herrschenden Winde, das Bild von der Brücke aus am grossartigsten vorkam, denn je mehr man sich dem Horseshoefalle nähert, desto mehr wird die Aussicht durch Wasserstaub benommen. In der Nähe vom „Museum“ sieht man fast gar nichts mehr, wir mussten, obleich im halbgedeckten Wagen sitzend, unsere Regenschirme aufspannen, und wurden doch nass — am Prospect House stiegen wir in einem förmlichen Regengusse aus. Der Kutscher trieb uns in das Haus hinein und fuhr weg; wir dachten Wunder, was für Genüsse uns erwarteten: bunte Glasfenster drei Treppen hoch, durch welche man den Wasserstaub sehen konnte — das war alles. Unten befand sich auch ein „Museum“, nämlich das Verkaufslokal für allerhand Andenken. Natürlich mussten wir aus Erkenntlichkeit für unentgeltliches Schauen durch die bunten Glasfenster etwas kaufen. Es war ein hartes Stück Arbeit, den Wagen zu bekommen; der Kutscher hatte eine geschützte Stelle aufgesucht, und dort musste ich ihn im strömenden Wasserstaubgusse abholen! Als wir weiter stromaufwärts abfuhren, kamen mehrere in Kautschukmäntel gehüllte, total erschöpfte, echauffirte Gestalten daher; sie waren unter dem Falle gewesen und entstiegen eben dem dicht am Prospect House befindlichen Eingange. Das Vergnügen soll der Schererei und Unbehaglichkeit nicht entfernt entsprechen, deshalb unternahm ich diese Expedition nicht.

Bald befanden wir uns wieder im goldigen Sonnenscheine; von dem Punkte aus, wo der Wasserstaub aufhört (wenn der Wind nicht etwa gerade direkt von Nordost nach Südwest blasen sollte) hat man ebenfalls einen herrlichen Blick über die Fälle; der Horseshoefall liegt dicht neben uns und die von dem nach Goat Island zu liegenden Schenkel herabstürzenden Wassermassen, welche sehr bald hinter der Kante des diesseitigen Schenkels verschwinden, gleichen einer mächtigen smaragdgrünen Walze mit weissen Ringen; man sieht natürlich nur den oberen Theil der sich horizontal drehenden Phantasiewalze. Nicht weit von dieser Stelle, landeinwärts, hat sich der Prinz von Wales einen hohen eisernen Aussichtsthurm errichten lassen; die Konstruktion ist fast dieselbe, wie die des Thurmes auf Coney Island oder des Leuchthurmes auf Hallets Point, Hell Gate, Newyork.

Wir fuhren flott stromaufwärts, das Zischen der Gewässer zwischen den Felsen der Rapids wird stärker; der Wagen biegt von der Strasse nach links ab und fährt über eine Brücke nach Cedar Island; der Weg führt durch parkähnliche Waldungen, dann über eine andere Brücke nach Long Island; diese Inseln liegen alle in den upper rapids der Canadischen Seite, parallel dem Ufer hintereinander gereiht; ich glaube, es folgt noch ein Inselchen, ehe man auf die grössere Insel Cynthia Island gelangt. Diese Insel steht mit dem festen Lande durch eine schöne Brücke in Verbindung; eine eben solche Brücke passirt man, wenn man von Long Island nach Cynthia Island fährt; diese Brücken tragen die Namen „Castor“ und „Pollux“. Es wird an zwei verschiedenen Brücken Zoll für Wagen erhoben, ob auch für Fussgänger, kann ich nicht sagen. Auf dem festen Lande, dicht an der letzten Brücke, befindet sich der sogenannte Burning Spring (brennender Brunnen). In einem Gebäude, welches auch zum Verkaufe von Andenken dient, ist ein Brunnen, welcher Schwefelwasser enthält; wir tranken davon, es ist kaum so stark wie der Grindbrunnen dicht unterhalb von Frankfurt a/Main an der alten Eisenbahnbrücke, nicht annähernd so kräftig, wie das Paráder schwefelhaltige Sauerwasser (Ungarn). Neben dem Brunnen steht ein Conus von Blech, einem ungeheuren Sprachrohre gleichend. Diesen Conus kann man auf den Brunnen stülpen und ist ersterer mit Schwefelgasen gefüllt, so zündet man dieselben oben, wo eine kleine Oeffnung ist, an; im Dunkeln soll die Flamme sehr gut leuchten: daher der Name burning spring. Ich schlug dem Brunnenwärter vor, das Wasser mit Wein zu mischen, wie man es mit dem Paráder macht; bei grosser Hitze ein sehr heilsames Getränk.

Der Rückweg führt wieder über die bereits bekannten Brücken und Inseln, welche letztere auch Clark Hills Islands genannt werden. Die Strömung unter den Brücken durch ist sehr stark, und es soll die Geschwindigkeit des Wassers zwischen Cynthia Island und dem Festlande 27 bis 45 Englische Meilen in der Stunde betragen. Die Angaben weichen von einander ab. Etwas oberhalb der Brücke sass auf den Felsen der Rapids ein fast zertrümmertes Kanalboot fest. Die Strömung hatte es erfasst und dorthin getragen, die Mannschaft konnte man retten.

Auf Cynthia Island öffnen sich dem Auge mehrere herrliche Waldscenerien, Schneissen der prachtvollsten Gattung.

In der Nähe des Aussichtsthurmes des Prinzen von Wales befand sich früher, zum Horseshoefalle gehörig, der „Table rock“. Derselbe ist jedoch 1850 heruntergebrochen. Ich besitze einen Holzschnitt, welcher das Ereigniss veranschaulicht; ein Omnibus fällt mit herunter und der Kutscher, welcher mit dem Reinigen desselben beschäftigt war, hat gerade noch Zeit gehabt, den festen Boden zu erreichen; der abgebrochene Fels war 100 Fuss lang, 60 Fuss breit, 100 Fuss dick und liegt jetzt unten am Wasser.

Unser Weg führte wieder durch den Wasserstaub, den wir jetzt mehr im Rücken hatten, weshalb das Wagendach einigen Schutz gewährte; dann passirten wir nochmals Prospect House, das Museum, Brunswick Hotel, Clifton House und die neue Hängebrücke; nach einigen Minuten gelangten wir an die neue Eisenbahnbrücke. Diese, eine sogenannte Cantilever Bridge, wurde von der Michigan Central Railroad Company erbaut und besitzt eine freie Spannung von 500 Fuss Englisch; auf jedem Ufer steht je ein Stahlpfeiler (Gitterkonstruktion), und darauf ruht je ein eigenthümlich geformter Gitterträger. Ein solcher Träger gleicht etwa dem Doppelarme einer chemischen oder überhaupt feinen Wage, wenn man sich das über der Ebene des Drehpunktes befindliche Dreieck abgeschnitten denkt. Der Schwerpunkt des Gitters ruht über dem Pfeiler, und da die oberen Ränder der Ufer an jener Stelle bedeutend zurücktreten, so sind die Arme der beiden Gitter, welche den Ufern zustreben, fast ebenso lang als jene Arme, welche über dem Flusse stehen und sich in der Mitte der Schlucht berühren. Die Uferarme der Konstruktion sind auf dem Lande verankert, und da beide über dem Flusse stehenden Arme ebenfalls gut miteinander verbunden sind, so können die schwersten Züge gleichzeitig beide Gleise mit Sicherheit befahren. Die neue Firth of Forth Bridge in Irland und die Fraser River Bridge in Amerika werden nach demselben System gebaut.

Die Gesammtlänge der neuen Niagara-Eisenbahnbrücke ist 909 Fuss 9 Zoll; sie enthält 3 000 Tons Eisen und Stahl.

Die alte Eisenbahnbrücke, welche der geniale Ingenieur J. A. Roebling aus Mühlhausen in Thüringen erbaute, ist längst weltbekannt; einige Daten will ich darüber angeben: Länge der Spannung von Mitte zu Mitte der Thürme 822 Fuss, Zahl der No. 9 Drähte in jedem der 4 Kabel 3 659. Der erste Draht wurde mittelst eines Drachen über den Fluss gebracht. Die Brücke besitzt bekanntlich eine Fahrbahn für die Lokomotiveisenbahn und darunter eine zweite für gewöhnliches Fuhrwerk. Der Blick durch die Doppelröhre für das gewöhnliche Fuhrwerk, welche im Niveau der Strasse, auf welcher wir fuhren, liegt, ist grossartig, wenn man bedenkt, dass man eine Hängebrücke, keine Gitterbrücke vor sich hat.

Bald gelangten wir zum Eingange des „Rapids Parkes“. Es gehen Stufen, aber auch die Fahrstühle einer Seilrampe hinunter an den Niagara River; wir wählten die Rampe; dieselbe mag gegen 300 Fuss lang sein, denn die lothrechte Entfernung des Aufnahmegebäudes vom Niveau des Flusses beträgt mehr als 200 Fuss. Unten angekommen befindet man sich nun direkt an der schlimmsten Stelle der „Rapids“; eigentlich sollte man im Gegensatze zu den „oberen Rapids“ sagen „unteren Rapids“; diese nähere Angabe ist jedoch nicht üblich und man versteht unter „Rapids“ oder „Whirlpool Rapids“ die Stromschnellen, welche abwärts der Fälle liegen. Das Wasser schiesst mit einer Gewalt, von welcher man sich schwer einen Begriff machen kann, dahin; hoch auf spritzt es einzig und allein durch Pressung, und an dieser Stelle war es, wo Kapitän Webb am 24. Juli 1883

kurz nach 4 Uhr Nachmittags während seines Wettschwimmens untersank. Bekanntlich fand man seinen Leichnahm am 28. Juli unterhalb Lewiston, etwa 5 Englische Meilen stromabwärts von der Stelle des Unglückes; die Sektion ergab, dass der Tod nicht durch Verletzung an Felsen oder Erstickung (Ertrinken), sondern nur durch ungeheure Pressung auf den Brustkorb eingetreten sei. Dass derartige Pressungen stattfinden, sieht man am „Spritzen“ der Gewässer.

Es sind allerdings bereits drei Menschen lebendig durch die „Rapids“ gekommen, doch in einem Schiffe. Die Vorgängerin der jetzigen „Maid of the Mist“ war ein kleiner Raddampfer gleichen Namens. Die Geschäfte gingen schlecht und das Boot sollte gepfändet werden; man behauptet auch, der Besitzer hätte ein günstiges Angebot auf das Schiff erhalten, es musste aber an die Mündung des Niagara River gebracht werden. Am 15. Juni 1861 gegen 3 Uhr N. verfügten sich der bisherige Kapitän und Lootse Mr. Robinson, der bisherige Maschinenmeister Mr. Jones und ein freiwilliger Maschinist Mr. Mc. Intyre an ihre Plätze auf dem Schiffe und dampften „full speed“ die Rapids hinab. Das Schiff erfuhr solche Pressungen und bekam etwa an derselben Stelle, wo Webb sank, einen derartigen hydraulischen Stoss von unten, dass es fast kenterte; das emporgetriebene Wasser nahm den Rauchfang mit. Selbst Robinson wurde vom Steuerrade weggerissen und niedergeworfen. Das Schiff und die wackere Mannschaft richteten sich wieder auf, und weiter ging es ohne Rauchfang durch den „Whirlpool“ und den übrigen Theil des River, welcher nicht mehr so gefährlich ist wie jener zwischen den Eisenbahnbrücken und dem „Whirlpool“.

Wir gingen einige Minuten lang stromabwärts; die Vegetation ist üppig, die Sonne brannte heiss und es ist eine bekannte Sache, dass es gerade zwischen diesen Felsen von Klapperschlangen wimmelt. Der Weg in diesem „Parke“, einem Streifchen Landes zwischen steilem Felsen und River, ist sehr schmal, ich ging daher mit dem Regenschirme bewaffnet voraus, nach Klapperschlangen spähend. Der Wahrheit die Ehre gebend gestehe ich, dass ich dort und später am „Whirlpool“ keine sah oder hörte; das letztere wäre auch wegen des Rauschens der Gewässer nicht möglich gewesen. Nach einigen Minuten ist der Park zu Ende und man gelangt an die Cottage eines Photographen, welcher als Pfahlbauer am Wasser wohnt. Es ist für ihn, wie es scheint, ein sehr lukratives Unternehmen, denn eine Menge von Negativen war exponirt. Viele lassen sich im Vordergrunde von berühmten Scenerien aufnehmen; so befindet sich im Prospect Park eine eigene Vorrichtung, mittelst welcher der dortige Photograph eine oder mehrere Personen, welche auf einer besonderen Bank sitzen, im Handumdrehen in die Front der sämmtlichen Fälle, soweit sie dort sichtbar sind, hinzaubern kann. Ich sah eine Menge solcher Photographien, kann mir aber in dieser Beziehung kaum etwas Geschmackloseres denken, als eine solche Verhunzung des getreuen Bildes eines derartigen Naturwunders durch im Vordergrunde mit der bekannten Steifheit sitzende Persönlichkeiten.

Bald kehrten wir zur Seilrampe zurück und liessen uns emporziehen. Erst wieder oben angekommen, entrichtet man sein Eintrittsgeld, 50 Cents für die Person.

(Fortsetzung folgt.)

Haftpflicht.

v. O. **Kann Pränumerationszahlung der Rente verlangt werden?** Aus den Entscheidungsgründen: Dem Verlangen auf vierteljährliche Vorausbezahlungen ist stattzugeben. Allerdings richtet sich der Charakter der aus dem Haftpflichtgesetz geltend gemachten Ersatzforderung im Allgemeinen nach demjenigen Anspruch, welcher durch den Unfall verloren oder unmöglich gemacht und an dessen Stelle der neue Anspruch getreten ist. Es erscheint jedoch nicht zulässig, auch die Frage nach dem Eintritt der Fälligkeit der Ersatzforderung, soweit sie in einzelnen wiederkehrenden Leistungen besteht, einzig und allein nach der Fälligkeit des in Wegfall gekommenen Anspruchs zu entscheiden. Anderenfalls würde die Rente dem im Wochenlohn arbeitenden Verletzten allwöchentlich, dem in Tagelohn arbeitenden alltäglich zu entrichten sein. Es ist vielmehr zu berücksichtigen, dass mit dem Wegfall des Erfordernisses wirklich geleisteter Arbeit als Bedingung der Lohnzahlung auch der Hauptgrund für die Postnumeration beseitigt ist und zugleich die Verbindlichkeit des Beklagten, anstatt zunächst auf Entrichtung eines Entgelts für beschaffte Dienste zu gehen, die Natur einer den Lebensunterhalt der Klägerin in erster Linie bezweckenden Leistung annimmt. Dieser Umstand rechtfertigt die Vorausbezahlung; dem entgegen wurde in der Revisionsinstanz erkannt: „Es ist dem Revisionskläger zuzugeben, dass eine Rente, welche einem Verletzten auf Grund des Haftpflichtgesetzes zugebilligt wird, nicht als eine Alimentenforderung aufzufassen ist. (Entsch. Bd. I S. 231.) Die Rente repräsentirt vielmehr den Ersatz des Schadens, welchen der Verletzte durch den Unfall erlitten hat. Daraus folgt, dass, wenngleich das Gericht nach § 7 des R.-Gesetzes vom 7. Juni 1871 unter Würdigung aller Umstände über die Höhe des Schadens nach freiem Ermessen zu erkennen hat, es doch nicht auf mehr erkennen darf, als der Schaden des Verletzten beträgt. Dies würde aber zweifellos dann der Fall sein, wenn ein Arbeiter, welcher bisher seinen Lohn wöchentlich postnumerando empfangen hat, nach dem seine Arbeitsunfähigkeit bewirkenden Unfall denselben Lohn vierteljährlich pränumerando ausbezahlt erhalten würde. Wenn daher auch die Gründe, welche das Berufungsgericht für die Zuerkennung der Rente in vierteljährlichen Raten geltend macht, als richtig nicht anzuerkennen sind, so ist doch die getroffene Entscheidung selbst nicht zu beanstanden. Der minimale Vortheil, welcher der Klägerin aus der Vorausbezahlung erwächst, hat im gegebenen Falle nicht dahin geführt, dass ihr mehr zuerkannt ist, als der ihr entstandene Schaden beträgt. Denn der Klägerin ist, in Uebereinstimmung mit dem von ihr gestellten Antrage der jährliche Ausfall im Wochenlohn nicht nach einem Jahre zu 52 Wochen, sondern nur nach einem solchen zu 50 Wochen berechnet. Auch unter Berücksichtigung der im Laufe eines Jahres fallenden etwa 6 bis 8 Festtage muss daher angenommen werden, dass die Klägerin durch die Zuerkennung der Rente in vierteljährlichen Vorausbezahlungen nicht mehr erhält, als zur Ausgleichung des erlittenen Schadens nothwendig ist.“ (Erk. des III. Senats des Reichsgerichts vom 3. Januar 1885; Seuffert, Archiv N. F. Bd. X. S. 308 f.)

Satzfehler.

In dem Bericht über die 26. Sitzung der ständigen Tarifkommission, welcher sich in voriger No. 80 S. 1022 abgedruckt findet, ist in Zeile 7 von unten statt Rohzucker zu setzen Rohkupfer.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Der Einführungstermin für die mit unserer Bekanntmachung vom 19. August d. J. veröffentlichten Nachträge I zum Staatsbahntarif Altona-Berlin und zum Hanseatisch - Ostdeutschen Verbandtarif, Heft 1—3 ist vom 1. Oktober auf den 15. Oktober d. J. verlegt worden.

Die am Eingang der gedachten Bekanntmachung erwähnten ermässigten Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Berlin kommen durch die qu. Nachträge noch nicht zur Einführung.

Berlin, den 13. Oktober 1885. (2168)
Königliche Eisenbahn-Direktion, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil I. In dem vom 15. Oktober 1885 n. St. gültigen II. Nachtrage zum Gütertarif, Theil I, beträgt auf Seite 24 bei Waldenburg i. Schl. der Frachtsatz für Flachs, Heede und Werg in Quantitäten von 610 Pud = 10 000 kg nicht 3,31, sondern 2,31 ℳ pro 100 kg.

Bromberg, den 9. Oktober 1885. (2169 J)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

II. Güterverkehr.

Für den direkten Viehverkehr im **Belgisch-Südwestdeutschen Verbande** gelangt am 1. November d. J. ein neues Heft I, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, und ein neues Heft II, enthaltend theils ermässigte theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit diesseitigen Stationen zur Einführung. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 1. Dezember d. Jrs. in Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau. (2170)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. d. Mts. tritt zu dem im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande** für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg nach Lübeck etc. bestehenden Ausnahmetarife vom 1. Juli 1882 der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend Tarifbestimmungen für Export - Kohlensendungen sowie Berichtigungen. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 14. Oktober 1885. (2071)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Unterm heutigen Tage gelangen für die **Beförderung von lebenden Thieren** zwischen den diesseitigen Stationen Gera, Leipzig, Weida und Wolfsgefährth und einigen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche mit den Sätzen für die gleichnamigen Thüringischen Stationen in dem am 1. Oktober d. J. zur Ausgabe ge-

kommenen Viehbeförderungstarife übereinstimmen. Dieselben sind bei den bezeichneten Stationen zu erfragen.

Dresden, am 10. Oktober 1885. (2172)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit dem 1. November d. Js. tritt an Stelle des Tarifes für den **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr**, Tarifheft 1 und 2 vom 20. Mai 1883 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe umfasst:

Tarifheft 1, Verkehr mit den Deutschen Seehafenstationen;

Tarifheft 2, Verkehr mit Binnenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Braunschweig, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a./M., Hannover, Magdeburg und der Sächsischen Staatsbahnen;

Tarifheft 3, Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch).

Der neue Tarif enthält theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze, sowie Aufnahme von Verbandstationen. Soweit in einzelnen Relationen Tariferhöhungen vorliegen, beziehungsweise für einige Stationen Frachtsätze nicht wieder eingeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze des seitherigen Tarifs bis zum 15. Dezember d. Js. in Kraft. Ferner bleiben die im Tarife vom 20. Mai 1883 für Getreide, Kleie etc. Russischer Provenienz ab Brody und Podwoloczyska transit enthaltenen Frachtsätze bis auf weiteres bestehen.

Die Ermässigungen dss neuen Tarifs sind — ausser durch die in einzelnen Relationen eingetretene Aenderung der für den internen Verkehr geltenden Frachtsätze — infolge der von ausserpreussischen Bahnen bewilligten niedrigeren Frachtantheile eingetreten.

Exemplare der Tarifhefte 1, 2 und 3 sind zum Preise von 0,30, 1,20 bezw. 0,40 *M.* auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 13. Oktober 1885. (2173)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Am 15. Oktober 1885 tritt der Nachtrag 2 zum Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1884 für die **Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets** in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover andererseits in Kraft, enthaltend neue Frachtsätze ab Frintrop K. r. und Vogelheim E., anderweite Frachtsätze ab Osterfeld Rh. und ab Zeche Christian Levin, sowie Berichtigungen.

Soweit dieser Nachtrag Frachterhöhungen in sich schliesst, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Dezember d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 11. Oktober 1885. (2174)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Der **Ausnahmetarif No. 2 für Eisenerz** etc. im **Westdeutschen Verbande** von Giessen nach Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen wird vom 20. d. Mts. ab ermässigt und auf Bettingen-Grenze, Düdelingen Werk, Rodingen und Steinfort ausgedehnt.

Hannover, den 12. Oktober 1885. (2175)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Oktober l. Js. gelangen im Verkehr zwischen Mannheim und einigen Bayerischen Stationen für Roheisen ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt die Güterverwaltung Mannheim.

Karlsruhe, den 5. Oktober 1885. (2176)
Generaldirektion.

Vom 15. Oktober cr. ab tritt in Erweiterung des auf Seite 334 unseres **Lokal-Gütertarifes** enthaltenen Ausnahmetarifes für Eisen der Spezialtarife I und II, welches nachweislich nach den unteren Donauländern bestimmt ist (ausschliesslich Maschinen und Geräthe aller Art), für Sendungen von Zabrze nach Oderberg transito, ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,33 *M.* pro 100 kg widerruflich in Kraft.

Breslau, den 8. Oktober 1885. (2177)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Nassau-Württembergischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober cr. ist der Tarifnachtrag 1 erschienen, enthaltend ausser einigen Berichtigungen etc. Ausnahmesätze für Roheisen im Verkehre mit Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Taunusbahnhof.

Näheres ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 8. Oktober 1885. (2178)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Vom 1. November d. Js. ab kommen im Verkehre von Station Schönebeck des Direktionsbezirks Magdeburg nach mehreren Oesterreichischen Stationen direkte Frachtsätze für Salz in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Wagen und auf einen Frachtbrief zur Einführung.

Näheres über die Höhe der betreffenden Sätze ist bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Magdeburg, den 10. Oktober 1885. (2179)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Oktober 1885 tritt im **Ostdeutsch-Ungarischen Verbande** ein Nachtrag IX in Kraft, welcher die Aufnahme der Station Galgócz-Lipótvár (Oest.-Ungar. St.-E.) in den Ausnahmetarif No. 2 für frisches Obst etc. enthält.

Exemplare des Nachtrages sind bei den bekannten Stationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 12. Oktober 1885. (2180)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. Oktober d. J. werden im **Lokalverkehr** des hiesigen Direktionsbezirks neue, theils höhere, theils niedrigere Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Steinkohlen etc. von der Zeche Christian Levin ab Station Vogelheim eingeführt. Soweit die Sätze eine Erhöhung erfahren, treten dieselben erst am 26. November d. J. in Kraft.

Ferner gelangen ebenfalls am 15. d. Mts. niedrigere Sätze des Ausnahmetarifs B von der Zeche Sälzer und Neuack nach den Stationen der Strecke Dorsten-Winterswyk zur Einführung.

Elberfeld, den 14. Oktober 1885. (2181J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. November d. J. tritt zum Tarife für den **Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlenverkehr** vom 1. August 1885 Nachtrag II in Kraft, welcher ausser einigen Berichtigungen neue Frachtsätze für die Stationen Gunsleben der Königl. Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn und Eisenberg i. A. der Eisenberg-Crossener Eisenbahn enthält. Der von 110,0 auf 111,0 *M.* berichtigte Theilfrachtsatz für Oeynhausen (Südbhf.) in der 5. Schnitttabelle gilt erst vom 16. Dezember d. J. an. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Expeditionen zu beziehen.

Dresden, den 14. Oktober 1885. (2182)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. ab kommt zu dem **Nassau-Elsass-Lothringischen Gütertarif** vom 15. Oktober 1884 der Nachtrag 3 zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen, sowie neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verkehr einbezogene Station Mülhausen Nord und anderweite erhöhte Entfernungen für die Stationen Altkirch, Altmünsterol, Altmünsterol-Grenze, Dammerkirch und Illfurt.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (2183)

Frankfurt a/M., den 6. Oktober 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Lokal-Güterverkehr des Direktionsbezirks Erfurt und Staatsbahn-Güterverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Dezember d. Js. treten für Lichtenfels W. B anderweite, theilweise erhöhte, mit denjenigen für Lichtenfels Bayerische Staatsbahn gleichgestellte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen vom 1. Dezember ab die betheiligten Expeditionen, bis zu diesem Tage unser Tarifbüreau.

Erfurt, den 14. Oktober 1885. (2184)
Königliche Eisenbahndirektion.

In dem mit dem 1. Oktober 1885 eingeführten **Deutsch-Polnischen Verbandstarif** wird der Ausnahmetarif 5 bezw. 7 für Erze etc. und Steine mit Gültigkeit von sofort auch auf Erde, gewöhnliche, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Pfeifenerde, Walkerde, Amberger Erde, Schlick und Infusorienerde ausgedehnt. (Ausgenommen sind Talkerde, Farberde, Farbthon und japonische Erde.) Dagegen gelten die in den Tarifheften 1, 2 und 3 aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 21 bezw. 19 nur noch für Schiefer, Gyps, gebrannt, auch roh, wenn gemahlen.

Bromberg, den 9. Oktober 1885. (2185J)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 15. ds. gelangt der 11. Nachtrag zum Badisch-Württembergischen Gütertarif zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterabfertigungsstellen, durch welche auch der Nachtrag unentgeltlich abgegeben wird.

Karlsruhe, den 13. Oktober 1885. (2186)
Generaldirektion.

Am 15. ds. Mts. treten im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre** neue Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen Settenz und Pirna, sowie zwischen Auperschin und Mügeln und solche des Ausnahmetarifs 13 (Kalk) von Stationen der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn nach Geithain und Grimma (oberer und unterer Bahnhof) in Kraft. Dieselben sind bei den betreffenden Verbandsstationen zu erfahren.

Dresden, am 13. Oktober 1885. (2187)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Mit Gültigkeit vom 3./15. d. Mts. treten für Getreide etc. von Stationen der Rjask-Wiasma, Rjask-Morschansk, Morschansk-Sysran, Orenburger, Tambow-Saratow, Koslow-

Tambow, Rjaesan-Koslow, Moskau-Rjaesan Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel, sowie von Stationen der Orel-Witebsk, Orel-Graesi, Liwny, Graesi-Zaryzin und Koslow-Woronesch-Rostow Bahn nach Königsberg und Pillau neue Spezialtarife in Kraft unter Aufnahme besonderer Ausnahmefrachten für Weizen von der Graesi-Zaryzin und Koslow-Woronesch-Rostow Bahn nach Königsberg und Pillau. Exemplare qu. Tarife sind demnächst käuflich à 10 ₰ bei den Güterexpeditionen der genannten Empfangsstationen zu haben. Der Frachtsatz für Getreide etc. von Minsk nach Memel auf Seite 14 des Verbandtarifs verliert mit dem 27. November cr. n. St. seine Gültigkeit. (2188)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Am 15. Oktober 1885 tritt im **Ostdeutsch-Böhmischen Verbande** zum Heft 2 ein Nachtrag X in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Caolin (Thonerde) enthält und kostenfrei bezogen werden kann.
Breslau, den 10. Oktober 1885. (2189)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. Js. tritt ein Spezialtarif für den direkten Transport von Wein in Fässern bei Auflieferung in vollen Wagenladungen zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Tiroler Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können im Wege der Verbandstationen, dann bei unserer kommerziellen Direktion und bei unserer Betriebsdirektion in Budapest zum Preise von 10 kr. per Stück käuflich bezogen werden.
Wien, am 16. September 1885. (2190)
Die Generaldirektion.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Mit 1. November l. J. treten folgende Nachträge in Kraft:
a) Nachtrag VIII zum Tarif Theil II Heft 1, Verkehr mit Oesterreich, enthaltend Aufnahme der Station Neubidschow in den Ausnahmetarif No. 3 (Sämereien); Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 29 (Zucker aller Art zum Export) von den Stationen Kaurim, Planan, Svojsic und Zasmuk; Ausnahmetarif No. 44 (Schwefelkies) im Verkehr mit Aussig; Einbeziehung der Stationen Obergeorgenthal und Oberleutensdorf, sowie der Station Brüx (Prag-Duxerbahn) in den Tarif und endlich Berichtigungen.
b) Nachtrag VII zu Theil II Heft 2 des Seehafen-Ausnahmetarifes, Verkehr mit Oesterreich, ddo. 25. Juni 1884, enthaltend ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 5a (Pflaumen, gedörrt).
Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien I. Pestalozzigasse 8, erhältlich. (2191RM)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. November l. J. tritt zum **Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen Verband** der Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Gernrode a/H. und Suderode des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Magdeburg nebst Berichtigungen des Haupttarifes enthält.
Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.
Wien, am 8. Oktober 1885. (2192)
Die Direktion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. November l. J. tritt für den **Berlin-Sächischen Verband** der Nachtrag II in Kraft, welcher nebst Aenderungen des Vorwortes und der „Besonderen Bestimmungen" neue, beziehungsweise veränderte Frachtsätze für diverse Sächsische Stationen enthält.
Exemplare desselben erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.
Wien, am 10. Oktober 1885. (2193)
Die Direktion.

III. Submissionen.

Verding von 15 Stück Normal-Güterzuglokomotiven mit Tender für Vollbahnen und Reservetheilen in einem Loose.
Angebote sind bis zum Sonnabend, den 31. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt, mit der Aufschrift: „Verding von Lokomotiven" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hier W., Königgrätzer-Strasse 132 einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.
Berlin, den 9. Oktober 1885. (2194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von
a) 10 Stück Normal-Personenwagen III. Klasse
b) 25 „ Plattformwagen mit Bremse
c) 25 „ dergl. ohne Bremse
} in je einem Loose,
d) 252 „ Normalwagenachsen in drei Loosen,
Angebote sind bis Mittwoch, den 28. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift „Verding von Personen- und Güterwagen" bezw. „Achsen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Königgrätzerstrasse 132 W. einzusenden.
Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Termine.
Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 4,50 ℳ für a bis c und 1,50 ℳ für d bezogen werden.
Berlin, den 8. Oktober 1885. (2195)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Anfertigung und Lieferung von
10 Personenzug-Lokomotiven,
6 Güterzug-Lokomotiven
nebst Schlepptendern und den dazu erforderlichen Reservestücken nach Blatt III 1 bezw. Blatt III 2 und III 3 der revidirten Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen soll vergeben werden. Bedingungen können zu 3 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst bezogen werden. Angebote sind bis zum 1. November d. Js. mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48 hier, einzureichen.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885.
41 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen.
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 3000 im Betriebe.**
Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren *mit Speisewasser-Vorwärmer.*
15 000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Innen und aussen glasirte Thonröhren
von 50 bis 800 mm Lichtweite,
Viehkrippen, Schornsteinaufsätze, Chamottesteine und **Chamottemörtel**, sowie **Thon-** und **Chamottewaaren** aller Art
empfiehlt die
Deutsche Thonröhren- und Chamotte-Fabrik
Münsterberg i. Schl.

Die Eröffnung erfolgt am 2. November Vormittags 11 Uhr in dem genannten Büreau.

Köln, den 13. Oktober 1885. (2196)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den verschiedenen diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen der betreffenden Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfragen diesseits unentgeltlich.

Kaufsanerbieten sind bis
Montag, den 26. Oktober d. J. Vormittags 9 Uhr
portofrei anher einzureichen. (2197JC)

Chemnitz, den 12. Oktober 1885.
Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ein tüchtiger **Mechaniker**, geübt in Telegraphen-Apparaten für Eisenbahn-Betrieb, sucht unter bescheidenen Ansprüchen Stellung in einer Reparatur-Werkstätte.
Gefl. Offerten erbittet **C. Kipke**, Nicolaistrasse No. 35 III. Etage, **Breslau.**

Ein tüchtiger
Restaurateur
sucht eine **Eisenbahn-Restauration** zu pachten.
Gefl. Offerten erbitte an die Exp. d. Bl. sub **R. U.**

Naundorfer Gartenbauschule
b. Annaburg (Berlin-Anh. Bahn).
Wir empfehlen alle Arten **Obst-** und **Alleebäume, Coniferen, Rosen, Ziergehölze, Forst-** und **Heckenpflanzen** in grossen Massen. Cataloge gratis und franco.
B. Boettcher & Bergfeld.

Baumbänder
für **Obst- & Alleebäume**, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F&G NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge**, Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.
Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.
Gegenstände aller Art werden prompt und billig verkupfert, vermessingt, versilbert, vergoldet etc.

Schub-Thüren und **Thore**
für
Magazine, Hallen etc.
nach dem
Kugelsystem, Patent Weickum,
werden nach den neuesten Constructionen in billigster u. solidester Ausführung angefertigt von
P. Sipf, Schlosserm., **Frankfurt** a/M., Neue Rothhofstr. 19.

Bei Verwendung des **Kugelsystems** wird die gleitende Reibung durch die rollende ersetzt, wodurch eine **weit einfachere Construction, somit billigere Anschaffung,** sowie eine **sehr leichte stets gleichmässige Beweglichkeit, ohne Anwendung von Schmiermaterial** erzielt wird.
Es lässt sich dies Kugelsystem noch zu den verschiedensten Zwecken mit grossem Vortheil verwenden, worüber weitere Auskunft ertheilt:
Der General-Vertreter für Deutschland:
Louis Dill, Civil-Ingenieur, **Frankfurt** a/M.

Wichtig für alle Kreise der Technik!
Deutscher
Haus- und Werkstatt-Kalender
für das Jahr 1886.
Zugleich
Führer für das gewerbliche Leben.
Mit in den Text eingedruckten Holzschnitten und einem Plan von Deutschland, sämmtliche Eisenbahnlinien enthaltend.
Herausgegeben von dem Kgl. Kommissionsrath **F. C. Glaser,** Civil-Ingenieur, Berlin S.W., Lindenstrasse 80.

Für 1886 erscheint der Kalender ebenso wie im Vorjahre in drei Ausgaben und wird im Ganzen ungefähr 240 Seiten Text enthalten. Taschenformat, 8°.
Preis des Kalenders:
Ausgabe A., gut geheftet, mit kräftigem Umschlage . . 0,75 M.
„ B., in Kalico gebunden, mit Schreibkalender . 1,10 „
„ C., fein in Leder gebunden . . . . 2,60 „
Bei Bezug von mindestens 10 Exemplaren erfolgt der Versandt **frei**; bei gleichzeitigem Bezuge von je 20 Exemplaren wird ferner noch ein Frei-Exemplar gewährt.
Bestellungen bittet man bis zum **Schluss des Oktober d. J.** zu bewirken.
Selbstverlag des Herausgebers,
von demselben werden ausführliche Prospekte franko versendet.
Zu haben in allen Buchhandlungen des In- und Auslandes.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 82. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Oktober 1885.

Das fünfzigjährige Jubiläum der Eisenbahn Nürnberg-Fürth.

Kaum sind die Festtage verflossen, welche in Brüssel aus Anlass des Belgischen Eisenbahnjubiläums gefeiert wurden, und schon nähern wir uns einem andern Jubiläum, dem 50jährigen Jubeltag der ersten Eisenbahn, die auf dem Gebiete des Deutschen Reiches errichtet wurde, dem der Eisenbahn Nürnberg-Fürth, die am 7. Dezember 1835 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde.

Die Anregung zum Bau der Nürnberg-Fürther Eisenbahn wurde, wie eine vor kurzem in Nürnberg erschienene Broschüre*) darlegt, schon im Jahre 1826 gegeben, zu welcher Zeit König Ludwig I. von Bayern aus Anlass einer Reise nach Brückenau auf der Durchreise die Bemerkung gegen den Bürgermeister von Fürth machte, „dass eine Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth wünschenswerth und leicht ausführbar" sei. Das grosse Interesse, welches Bayerns König und dessen Regierung an der Anlage dieser Eisenbahn nahm, zeigt auch die Zuschrift, welche im selben Jahre der Minister Graf Armansperg im Auftrage des Königs an die Vertreter der Stadt Nürnberg richtete mit der Aufforderung, „in Erwägung zu ziehen, ob es nicht zweckmässig sein möchte, eine Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth zu errichten, und ob es sich wohl erwarten lasse, dass in den genannten Städten ein Privatverein zu diesem Unternehmen zu Stande zu bringen sei." Der Minister gab die Zusicherung, dass ein solcher Verein auf die Unterstützung der Regierung, insbesondere in Bezug auf die Vorbereitung und die Leitung des Baues zählen könne.

Diese Aufforderung beantworteten die betreffenden Abgeordneten mit dem Hinweis darauf, „dass die Errichtung einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth schon im vergangenen Frühjahr (1826) in Nürnberg ernstlich zur Sprache gekommen, und dass von dem dortigen Handelsvorstande**) auch schon mit einem der angesehensten Kaufleute von Fürth Vorberathung gepflogen worden sei."

*) „Deutschlands erste Eisenbahn" von Dr. C. Hutzelmann. Nürnberg 1885. Verlag von Johann Kühl. Preis 30 Pf.

**) Die Vorsteher des Handelsstandes von Nürnberg waren: von Forster, Huber und Merkel, welche mit J. A. Gebhardt von Fürth zusammentraten.

Das Resultat dieser Vorberathungen war aber gewesen, weitere Berathungen auszusetzen, um noch verschiedene Erkundigungen über die Kosten der Eisenbahn und die Centnerzahl der zwischen Nürnberg und Fürth hin- und hergehenden Handelsgüter einzuziehen. Auch wollte man die Vollendung und Prüfung der Eisenbahnen abwarten, welche damals im Nymphenburger Garten (Versuche zur Verbesserung des eigentlichen Bahnkörpers) gebaut wurden. Wohl zu beachten ist, dass es sich noch nicht um Erbauung einer Lokomotivbahn handelte — denn Lokomotiven waren noch nicht erfunden. Erst das Jahr 1829 beglückte die Welt mit der ersten Lokomotive Stephenson's.

Wenn nun auch ein Lokalkomitee im Jahre 1827 wiederholt zusammentrat, und Ingenieur Pauli im Auftrage des Ministers dem Handelsvorstand von Nürnberg einen förmlichen Kostenvorschlag vorlegte, so waren doch bei der Neuheit des Projekts so viele technische und finanzielle Vorfragen zu lösen, dass Jahre vergingen, ehe dasselbe der Realisirung nahe kam. Freunde und Feinde der neuen Idee bekämpften einander, es wurden die verschiedensten Rentabilitätsrechnungen aufgestellt, man beobachtete längere Zeit die Zahl der Wagen und der Fussgänger zwischen Nürnberg und Fürth, liess das Terrain abschätzen, endlich im Jahre 1833 kam, namentlich durch einen Aufruf — verfasst vom Herausgeber der „Handelszeitung", E. F. Leuchs — neues Leben in die Agitation. Schon unterm 6. Januar richtete M.-V. Platner (erster Direktor der Bahn) im Namen des Handelsgremiums zu Nürnberg an den ersten Bürgermeister von Fürth Bäumen den Antrag, es möge aus der Mitte des Handelsstandes ein Verein von 5—6 erfahrenen und unbefangenen Kaufleuten zur Berathung des Vorschlags (Ermittelung des zu erwartenden Transports etc.) gebildet werden, und am 14. Mai 1833 konnte die „Einladung zur Gründung einer Gesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn mit Dampffahrt zwischen Nürnberg und Fürth" ausgegeben werden. Diese Einladung verwies auf die günstigen Resultate, welche in England auf der Liverpool-Manchester Bahn und in Frankreich auf der Linie Lyon-Etienne erzielt worden seien und fuhr in folgender Weise fort:

„Die Erfindung der Eisenbahnen mit Dampffahrt ist für den materiellen Verkehr der Staaten und die Verbindung der Völker von einer ebenso unberechenbaren Wichtigkeit, als die Erfindung der Buchdruckerkunst für ihren geistigen Verkehr. So wie durch die Buchdruckerpresse die Produkte des mensch-

lichen Geistes in Tausenden von Exemplaren für die ganze civilisirte Welt geliefert werden, so wie sie als ein Hebel von unermesslicher Kraft zur Beförderung des geistigen Verkehrs, zur Verbreitung der Kenntnisse und zur Emporhebung der Wissenschaften und Künste wirkt, ebenso wird durch Eisenbahnen mit Dampffahrt der persönliche und materielle Verkehr der Menschen und der Austausch der Produkte der Natur und des Gewerbefleisses erleichtert und beflügelt. Die Entfernungen werden durch dieses dem Fluge der Vögel nachstrebende Verbindungs- und Transportmittel immer kleiner, Staaten und Nationen rücken einander dadurch immer näher, die Verbindungen werden dadurch immer zahlreicher und enger und der Mensch bemächtigt sich immer mehr der Herrschaft über Raum und Zeit.

Sollen wir in einer so bedeutungsvollen Entwickelungsperiode der Früchte des menschlichen Erfindungsgeistes müssig zusehen ohne zu erwägen, ob nicht auch wir im Innern Deutschlands dieser Früchte theilhaftig werden, oder wenigstens einen unsern örtlichen Verhältnissen und Kräften angemessenen Versuch machen können?“

Bei Berechnung der muthmasslichen Einnahmen ging man davon aus, dass auf einen täglichen Verkehr von 600 Personen à 6 kr. Fahrgeld und von 300 Ctr. à 4 kr. zu rechnen sei, somit auf eine tägliche Einnahme von 80 fl., mithin pro Jahr auf 29 200 fl. Die Ausgaben wurden mit 12 800 fl. veranschlagt, der Ueberschuss mit 16 400 fl. Da die gesammten Anlagekosten mit 132 000 fl. berechnet worden waren, so wurde eine $12^1/_2$ pCt. reine Einnahme in Aussicht gestellt. Das Kapital sollte in Aktien à 100 fl. lautend aufgebracht werden, die Eisenbahn den Namen „Ludwigs-Eisenbahngesellschaft“ führen.

Der Erfolg der Einladung war sehr günstig. Am 1. Dezember 1833 waren 137 500 fl. gezeichnet, darunter 12 500 fl. von einem pensionirten Postamtssekretär in Würzburg. Ursprünglich war der Betrieb mit Dampfkraft allein in Aussicht genommen, im Jahre 1834 wurde, um der Bahn eine grössere Sicherheit und Frequenz zu sichern, beschlossen, alternirend auch den Pferdebetrieb zuzulassen.

Das nächste war nun die Durchführung der Grundablösung, welche in den Jahren 1834 und 1835 im Wege gütlichen Uebereinkommens ausgeführt wurde, die aber in einigen Fällen auf grossen Widerstand stiess, so dass das Staatsministerium Auftrag gab, die Behörden möchten die Aktiengesellschaft unterstützen. Nach Abschluss der Grunderwerbungen — dieselbe kostete 21 396 fl. — erfolgte die Verleihung des ausschliesslichen Königlichen Privilegiums an die Gesellschaft auf die Dauer von 30 Jahren. Dieses Privilegium ist vom 19. Februar 1834 datirt und lautet:

„Nachdem die zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg zusammengetretene Aktiengesellschaft um Verleihung eines ausschliessenden Privilegiums hiefür, die unterthänigste Bitte gestellt, so wollen Wir, nach genommener Einsicht und Genehmigung der von dieser Gesellschaft entworfenen Statuten, in allergnädigster Anerkenntniss des fraglichen Unternehmens, als einer gemeinnützigen, für die Verkehrserleichterung zwischen zweien der gewerbreichsten Städte Unseres Königreichs zum öffentlichen Gebrauch dienenden Anstalt, das erbetene ausschliessliche Privilegium zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth für die nächstfolgenden 30 Jahre, jedoch unter nachstehenden Bedingungen bewilligen und hiemit verliehen haben, dass Erstens die bezeichnete Eisenbahn binnen der nächstfolgenden 5 Jahre, vom Tage gegenwärtiger Verleihung an gerechnet, wirklich eröffnet werde. Zweitens, dass die Gesellschaft sich verbindlich erkläre, für den Fall des Anschlusses anderer von Uns etwa errichtet werdender, sowie von Uns genehmigter Eisenbahnen, welche in irgend einer Richtung durch einen Theil des Landes geführt werden, an diese privilegirte Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, derselben die, durch oben bemerkte grössere Verbindung etwa erforderlich werdende Erweiterung oder sonstige Einrichtung, welche der Anschluss erfordert, zu geben. Drittens endlich, dass das ertheilte Privilegium durch fünfjährigen Nichtgebrauch erlösche.“

Der Bau begann Anfangs Mai 1835 unter Oberleitung des Ingenieurs Denis, welcher kurz vorher von einer Reise in Nordamerika und England zurückgekommen, auf welcher er das Eisenbahnwesen der genannten Länder studirt hatte, und wurde im November beendigt. Um diese Zeit traf auch die von Stephenson in Newcastle bestellte Lokomotive „Adler“ sammt Tender ein, die mit den Transportspesen 13 930 fl. kostete. Die Zusammenstellung erforderte drei Wochen. Die ersten Probeversuche fielen nicht gerade gut aus, mussten doch die Mitfahrenden das schwer lenkbare Dampfross selbst schieben — doch wurde dies bald besser und konnte am 7. Dezember 1835 zur Eröffnung geschritten werden, die sich denn auch unter ungeheurem Andrang des Publikums anstandslos vollzog. Der erste Zug bestand aus Lokomotive, Tender und 9 Wagen, die etwa 200 Personen fassten. Die Festfahrt war in 9 Minuten beendigt.

Das Vertrauen auf die Rentabilität des Unternehmens hat sich als vollständig begründet herausgestellt. Schon im ersten Quartal, bis 7. März 1836, betrugen die Einnahmen 10 565 fl., die Ausgaben 4 473 fl., der Reinertrag stellte sich sohin auf 6 091 fl., = jährliche Dividende von $13\frac{1}{2}$ pCt. Das letzte Jahr 1884 verzeichnet eine Einnahme in der Höhe von 254 030 *M*, während ein verfügbarer Ueberschuss von 56 458 *M* verblieb. Das sind Resultate, wie sie nur sehr wenige Eisenbahnunternehmungen aufzuweisen vermögen. Im ersten Jahre wurde die Bahn von 475 219 Personen benutzt, im Jahre 1884 hatte sich die Zahl der Passagiere auf 1 357 864 Personen erhöht, obgleich das Ausstellungsjahr 1882 der Ludwigsbahn ein Konkurrenzunternehmen in der Strassenbahn Nürnberg-Fürth gebracht hatte.

Von 1835 bis 1862 wurde auch Pferdebetrieb beibehalten im letzteren Jahre hörte der Pferdebetrieb auf. Die Zahl der Dampffahrten betrug im Jahre 1884 18 716.

Durch die Erbauung der ersten Eisenbahn Deutschlands gaben die Städte Nürnberg und Fürth beredtes Zeugniss für den weitschauenden praktischen Blick des seit alten Zeiten berühmten Kaufmannstandes Nürnbergs, welcher zu einer Zeit, in der man anderwärts noch mit Misstrauen, Geringschätzung, ja Spott auf die neue Erfindung herabsah, ein richtiges und zutreffendes Urtheil über dieselbe hatte. Jene Männer, welche den Aufruf zur Erbauung der Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn erliessen, hatten — wenn sie auch noch nicht die volle Tragweite der bei ihrem Werke zur Anwendung gebrachten Entdeckung ahnen konnten, — doch wie aus den oben mitgetheilten Worten des Aufrufs sich ergibt, ein hohes Verständniss von derselben und haben wir sie als Pioniere der Kultur, als die ersten Männer Deutschlands zu ehren, welche mit Einsicht und Energie die Erbauung der ersten Eisenbahn auf Deutschlands Boden in die Hand nahmen.

Das internationale Recht der Eisenbahnen im Kriegsfalle.

(Fortsetzung aus No. 81.)

II.

Wenn wir von einem Eisenbahnrecht in Kriegszeiten sprechen und seine Prinzipien, welche bisher noch niemals weder im positiven internationalen Recht noch in der Theorie des Kriegsrechtes formulirt wurden, entwickeln wollen, so genügt es nicht, die allgemeine Natur der Eisenbahnen und die Gesammtheit ihrer Beziehungen zum Verkehre und zur Civilisation kennen zu lernen, man muss vielmehr prüfen, ob diese Natur der Eisenbahnen nicht in besonderen Beziehungen zum Kriege steht und so die Grenzen des Eigenthumsrechtes modifizirt, welche in Friedenszeiten geschützt werden. Denn es ist klar, dass es ja nicht die Eisenbahn selbst ist, welche ein Sonderrecht im Kriege verlangt, sondern dass es ihre Funktionen während des Krieges sind, welche sie unter die Herrschaft des Kriegsrechtes stellen. Es erübrigt demnach zu sagen, dass es nur die Eisenbahn in ihrem Betriebe während des Krieges, die thätige Bahn oder die Eisenbahn als Kriegsmittel ist, welche dem Kriegsgesetz unterworfen wird, und dass erst von da an die Grenzen des Friedensrechtes beginnen, innerhalb deren die Bahn dasselbe Recht besitzt, wie jedes andere individuelle Einzeleigenthum.

Man darf indessen, um eine Eisenbahn sich als Kriegsmittel zu denken, sich nicht allein auf die Möglichkeit stützen, dieselbe überhaupt im Kriege gebrauchen zu können; denn in diesem Sinne kann jedes Eigenthum und wohl auch das harmloseste der Welt im Kriege Verwendung finden und für den Feind ein Gegenstand des Krieges und ein Mittel für seine Heeresmacht werden. Man muss vielmehr die Eisenbahn ihrer Natur nach in Gesammtheit als ein Kriegführungsmittel betrachten. Für diese Vorstellung genügt auch die Militärwissenschaft und Praxis, die sich in ganz Europa der Bahnen als Kriegführungsmittel bedienen und dieselben auch als solche betrachten. Dieser Grundsatz weist dem Sonderkriegsrecht der Eisenbahnen im ganzen System des internationalen Rechtes seinen besonderen Platz an.

Es ist unschwer zu zeigen, dass die Regierungen Europas diese Stellung der Eisenbahnen anerkannt haben.

Zur Zeit der ersten Eisenbahnbauten sind die Eisenbahnen wohl nicht von diesem Standpunkte aus betrachtet worden; man sah lange nur ihre kommerziale Bedeutung. Es ist kaum zwanzig Jahre her, dass die Direktionen der Verkehrsanstalten in Kriegszeiten sich auch mit den Bahnen als Mittel des Truppen- und Kriegsmaterial-Transportes beschäftigen. Wir glauben, dass zuerst die Französische Regierung Untersuchungen über die Möglichkeit des Truppentransportes durch einen Bahnzug angestellt, die Fassungskraft eines Waggons gegenüber einem Bataillon erhoben, und die Organisation der Einschiffung desselben im Zuge geregelt hat. Zu jener Zeit gab es noch wenig Bahnstrecken im Vergleiche zur Gegenwart. Indessen hat man seitdem die Sache für so wichtig erkannt, dass alle Regierungen vor der Konzession einer neuen Linie stets das Projekt dem Kriegsminister zur Aeusserung vom militärischen Gesichtspunkte aus übergeben.

Die militärische Bedeutung der Bahnen wächst natürlich mit der Entwickelung der neuen Netze. Anfangs zog man nur die Schwierigkeit der Beförderung der Truppen in Betracht; allmählich erkannte man die Bahnen als das bedeutendste Werkzeug in den Händen des Kriegsministers, die Hilfsquellen des Landes sowohl, als die Armeen, als auch die anderen Aktionsmittel auf jedem Punkte für den Angriff und die Vertheidigung zu konzentriren. Die Eisenbahnen, anfangs nur ein grosses friedliches Transportmittel, sind seitdem zum Haupttransportmittel im Kriege geworden. Der Generalstab jeden Staates studirte nicht allein die Bewegung und den Mechanismus der Eisenbahnen, sondern sogar ihren Bau und formirte innerhalb der Armee eigene Eisenbahnbataillone. Der Betrieb der Eisenbahnen wurde alsbald ein Hauptbestandtheil der Studien des Geniewesens und der Vertheidigung der festen Plätze und es ist gegenwärtig wenig Zweifel mehr möglich, dass die Bahnen in ganz Europa nicht allein als ein grosses und mächtiges Mittel für die Kriegführung im Feldzuge, sondern auch für die Verwaltung des Heerwesens in Kriegszeiten anerkannt sind. So sind mit ihrem Dienste für die Armee und die Feldzüge die Bahnen keineswegs mehr allein friedliche Institutionen und ihr internationales Friedensrecht genügt nicht mehr. Sie haben den Charakter eines sehr bedeutenden Kriegsmittels angenommen und es ist daher nothwendig, ihnen einen besonderen Platz im grossen Systeme des Kriegs-Sachenrechtes einzuräumen. Von diesem Sonderrechte ist es unsere Aufgabe System und Prinzipien zu entwickeln.

In diesem Sinne glauben wir nun, ohne uns in systematische und theoretische Fragen einzulassen, einfach die Unterscheidung annehmen zu können, welche das vom „Institut" veröffentlichte Handbuch über die Kriegsgesetze so treffend zwischen dem Personen- und dem Sachenrechte in Kriegszeiten aufgestellt hat. Es unterliegt keinem Zweifel, dass das Eisenbahnrecht zum internationalen Sachenrecht gehöre. Jedoch zwingt uns gleichzeitig die Natur der Eisenbahnen zu konstatiren, dass die gebräuchliche Scheidung dieses Sachenrechtes in zwei grosse Theile uns noch nicht vollkommen ermöglicht, das internationale Eisenbahnrecht darin einzureihen. Wir müssen vielmehr eine dritte Klasse hinzufügen, in welche das Eisenbahnrecht gehört. Diese dritte Klasse enthält nicht allein das Eisenbahnwesen, sondern zu gleicher Zeit andere Objekte, deren Bedeutung nicht weniger gross ist und über welche auch das Kriegsrecht nicht immer genaue Bestimmungen getroffen hat.

Das Sachenrecht begreift im internationalen Kriegsrecht in erster Linie alle Gegenstände, deren besondere Bestimmung es ist, den Kombattanten als Waffen, Befestigungen, Kriegsmagazine u. s. w. zu dienen. Diese ganze Kategorie ist im Namen der „Kriegsmittel" inbegriffen.

In zweiter Linie begreift das Kriegssachenrecht alles das, was nicht bestimmt ist als Kriegsmittel zu dienen, ob nun diese Sachen kriegführenden oder neutralen Staaten oder Privateigenthümern gehören.

Diese beiden Sachenkategorien haben ihre eigenen Regeln und Grundsätze.

Die erste Kategorie, d. i. die „Kriegsmittel" stehen unter dem absoluten Kriegsrechte; das will sagen, dass jeder kriegführende Staat das Recht hat alle seine militärischen Kräfte gegen sie aufzubieten und sie, wo er sie findet, zu zerstören; dieses Prinzip gipfelt für die Thätigkeit der bewaffneten Macht in dem Recht und sogar in der militärischen Pflicht, hinsichtlich dieser Sachen dem Feinde soviel Uebel als möglich zuzufügen ohne Rücksicht auf Menschen, den Werth und die Substanz dieser Kriegsmittel. Dasselbe Prinzip sagt mit Rücksicht auf das Civilrecht der Kriegsmittel, dass die blosse Bemächtigung der Kriegsmittel durch eine Waffenthat nicht allein den Besitz, sondern auch das Eigenthum an die sich derselben bemächtigende Armee überträgt. Alle Kriegsmittel, oder richtiger gesagt, „Mittel der Kriegführung" sind ausserhalb der Grenzen des Rechtes des bürgerlichen Eigenthums mit dem Augenblicke der Kriegserklärung.

Die Sachen nun, die öffentlichen wie die privaten, welche der zweiten von uns aufgestellten Kategorie gehören, dürfen, da sie ihrer Natur nach nicht direkt Mittel der Kriegführung bilden, niemals direkt zum Objekt der Unternehmungen der bewaffneten Macht werden. Man darf sie weder zerstören noch sie konfisciren. Ihre Besitznahme durch die bewaffnete Macht kann dem Erobernden das Gebrauchsrecht, niemals aber das Eigenthum übertragen.

Wir dürfen einfach jedes öffentliche und private Eigenthum als neutral zwischen den Kriegführenden bezeichnen. So ergibt sich, dass das Prinzip für die Akte des Feldzuges oder Krieges gegenüber diesem Eigenthum ein den als „Kriegsmittel" bezeichneten Sachen vollständig entgegengesetztes ist.

Die kriegführende Macht soll diesen Sachen den möglichst geringen Schaden zufügen und sie muss dieselben nicht allein, wenn besetzt, zurückerstatten, sondern sie sogar, wenn nöthig, ihrer friedlichen Bestimmung gemäss verwalten.

Diese einfachen Grundsätze gelten in gleicher Weise für die beweglichen wie für die unbeweglichen Sachen. Es gibt aber eben eine dritte Kategorie von Sachen, bei welcher die Unterscheidung zwischen Unbeweglichem und Beweglichem die Quelle zweier verschiedener Kriegsrechts-Prinzipien wird. Dies sind im allgemeinen die grossen Verkehrsanstalten. Es fällt nicht schwer in grossen Zügen die Natur ihres Rechts im Kriege zu zeichnen.

Diese Anstalten begreifen also zwei für den Krieg wesentlich verschiedene Theile. In erster Reihe enthalten sie den unbeweglichen Theil, mit dem sie ohne Zweifel ihrem Lande angehören. Dieses unbewegliche Gut, die Ländereien, Häuser, Fabriken mit anderem Zubehör stehen unter demselben Rechte, wie das Einzeleigenthum während der Besetzung des Landes; für sie gelten ebenso die Regeln der Eroberung und der Einverleibung wie für jeden andern Theil des Grundes und Bodens oder das Eigenthum des Kriegführenden. Wenn solche unbewegliche Güter während des Feldzuges durch die bewaffnete Macht besetzt werden, so ist nicht zu zweifeln, dass der Besitznehmende dieselben für Kriegszwecke gebrauchen kann, nur muss er sie ausserdem ihrer Bestimmung gemäss verwalten. Für alle diese öffentlichen Verkehrsanstalten besteht neben dem unbeweglichen Theile ein beweglicher Fonds, welcher die grösste Bedeutung für diese Verkehrsanstalten hat und welcher, für gewöhnlich zum Verkehr mit den andern Nationen bestimmt, in jedem Augenblicke ein Kriegsmittel durch die Fähigkeit, damit alles für die Armee nothwendige zu befördern, werden kann. An sich sind diese beweglichen Sachen keine Kriegsmittel; ihre Bestimmung ist eine rein friedliche; aber ihre Fähigkeit, plötzlich zu einem Kriegsmittel zu werden, wie sie ihre Natur mit sich bringt, macht sie zu Kriegsmitteln im Augenblicke der Kriegserklärung. Daher sind alle beweglichen Güter solcher Anstalten, deren Bestimmung es ist, dem Transporte oder dem allgemeinen Verkehre zu dienen, im Prinzipe durch dieselben Gesetze, wie die Kriegsmittel, beherrscht.

So gibt es für die grossen internationalen Verkehrsanstalten zwei allgemeine Rechtsgrundsätze: das unbewegliche Gut ist dem Rechte des öffentlichen und des privaten Eigenthums, das bewegliche in seiner Eigenschaft als Transportmittel dem Rechte der Kriegsmittel unterworfen.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass

1. die der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten unterstellte, am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 19 km lange Lokalbahn Neustadt a/S.-Bischofsheim,
2. das der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona unterstellte, am 1. August d. J. für den Güterverkehr in Betrieb genommene, 2,5 km lange Verbindungsgleis zwischen dem Berlin-Hamburger und Lehrter Bahnhofe in Spandau,
3. das der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterstellte, am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnete, 0,55 Kilometer lange Anschlussgleis der Berlin-Görlitzer Eisenbahn an die Berliner Ringbahn und die am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 23 km lange, derselben Königlichen Direktion unterstellte Strecke Greiffenberg-Löwenberg,
4. die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellte, am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 19,729 km lange Strecke Czempin-Schrimm und die am gleichen Tage für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete, derselben Königlichen Direktion unterstellte, von der Bahnstrecke zwischen Breslau (Oderthorbahnhof) und Hundsfeld nach Rosenthal abzweigende, 7,759 km lange Eisenbahnlinie

als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5582 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung des Antrages einer Vereins-Verwaltung auf Festsetzung von Normalien für die Kuppelungen, Mundstücke und Kuppelungsschläuche an Betriebsmitteln mit selbstthätiger Luftdruckbremse an die Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 5708 vom 15. d. Mts. und No. 5637 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 17. bezw. 14. d. Mts.).

No. 5730 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Haftung für die Wagen der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld (abgesandt am 19. d. Mts.)

No. 5793 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Perfekterklärung eines Antrages einer Vereins-Verwaltung auf Erlass einer Deklaration zum Verbands-Wagenregulativ (abgesandt am 19. d. Mts.)

Aus dem Deutschen Reich.

Kriegstransportordnung.

Dem Bundesrathe ist der Entwurf einer Kaiserlichen Verordnung, betreffend eine Militärtransportordnung zugegangen und wurde derselbe in der letzten Plenarsitzung den zuständigen Ausschüssen überwiesen. Dieser Entwurf lautet:

„§ 1. Die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten im Kriege, sowie die Abrechnung der Eisenbahnverwaltungen mit den Militärbehörden über die für solche Benutzung zu gewährenden Vergütungen erfolgt nach Massgabe einer anliegenden Militärtransportordnung im Kriege.

§ 2. Der Reichskanzler ist ermächtigt, die in den Anlagen der Kriegstransportordnung enthaltenen technischen Vorschriften nach Bedarf zu ergänzen und abzuändern.

§ 3. Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft."

Die erwähnte Transportordnung umfasst 6 Abschnitte und 53 Paragraphen; sie behandelt allgemeine Bestimmungen; Zuständigkeit und Geschäftsverkehr der Behörden; Vorbereitung der Militärtransporte; Beförderung von Mannschaften, sowie von Truppen mit Pferden, Fahrzeugen u. s. w.; Beförderung von Militärgut und Berechnung und Zahlung der Vergütungen. Nach dem Gesetz über die Kriegsleistungen und den Ausführungsbestimmungen zu demselben ist jede Eisenbahnverwaltung für den Kriegsfall verpflichtet: 1. die für die Beförderung von Mannschaften und Pferden erforderlichen Ausrüstungsgegenstände ihrer Eisenbahnwagen vorräthig zu halten; 2. die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse zu bewirken; 3. ihr Personal und ihr zur Herstellung und zum Betriebe der Eisenbahnen dienliches Material herzugeben. Der Bedarf an Gegenständen zur Ausrüstung von Eisenbahnwagen wird von den vereinigten Ausschüssen des Budesraths für das Landheer und die Festungen und für Eisenbahnen, Post und Telegraphen festgesetzt. Für die Bereithaltung der Ausrüstungsgegenstände wird eine Vergütung nicht gewährt. Was die Militärtransporte selbst betrifft, so sollen durch ein vom Kaiser mit Zustimmung des Bundesraths zu erlassendes Reglement die näheren Bestimmungen getroffen werden, nach welchen jede Eisenbahnverwaltung die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse, sowie die Abrechnung mit den Militärbehörden zu bewirken hat. Die Vergütung erfolgt nach Massgabe eines vom Bundesrath zu erlassenden, von Zeit zu Zeit zu revidirenden allgemeinen Tarifs. Bereits seit einer Reihe von Jahren schweben nun Verhandlungen über den Erlass dieses Tarifs, und daneben solche über den Erlass eines die militärische Benutzung der Eisenbahnen betreffenden Reglements. Der Entwurf des Tarifs liegt auch gegenwärtig noch nicht abgeschlossen vor; dagegen haben die Berathungen über den Erlass des erwähnten Reglements zur Aufstellung eines Entwurfs einer Kaiserlichen Verordnung, sowie der darin erwähnten Kriegstransportordnung geführt. Für die Abgrenzung des der Regelung zu unterziehenden Stoffes war der Gesichtspunkt leitend, dass das zu erlassende Reglement alles zu ordnen haben wird, was eine Mitwirkung von ausserhalb der Militärverwaltung stehenden Behörden oder Personen, bezw. eine Inanspruchnahme fremden Eigenthums oder fremder Dienste erfordert. Diejenigen Vorschriften dagegen, welche ausschliesslich innere Angelegenheiten der Militärverwaltung betreffen, werden von dieser selbst zu erlassen sein. Auch innerhalb dieser Begrenzung enthält, wie man hört, der Entwurf immerhin eine erhebliche Zahl von Festsetzungen rein technischer Art, welche mehr oder weniger dem Bedürfniss der Abänderung unterliegen, z. B. Bestimmungen über Ausrüstung der Wagen, Bau von Rampen u. s. w. Es dürfte weder erforderlich noch auch im Hinblick auf die unter Umständen massgebenden Rücksichten der Dringlichkeit unbedenklich sein, jede durch Aenderung der Verhältnisse bedingte, wenn auch noch so einfache Aenderung der in Rede stehenden technischen Bestimmungen von der Zustimmung des Bundesraths abhängig zu machen. Es ist daher durch eine Bestimmung für den Reichskanzler die Ermächtigung vorgesehen worden, die lediglich technischen Anordnungen in dem erforderlichen Umfange abzuändern und zu ergänzen. — Es versteht sich, dass die Vorschriften der Militärtransportordnung für alle Eisenbahnen des Reichsgebiets mit Lokomotivbetrieb, also auch für die Bayerischen Bahnen gelten.

Deutsche Eisenbahnagenturen.

Die Errichtung einer Eisenbahnagentur in Mailand, welche vom Deutschen Reich vor einiger Zeit auf Ersuchen des Handelsstandes im Interesse der Entwickelung des Deutsch-Italienischen Verkehrs zur Ausführung gebracht wurde, hat sich bewährt. Die Deutschen Eisenbahnverwaltungen werden durch die Agentur über die Bedürfnisse des Verkehrs auf dem Laufenden erhalten, andererseits haben sich Italienische Interessenten mit Erfolg an die Vertretung der Deutschen Staats- und Privatbahnen gewandt, um Auskünfte über Tarife und Verkehrsbeziehungen zu erhalten. Auch war der Agentur oft genug Gelegenheit gegeben, auf direkte Anfrage hin Italienischen Firmen Auskunft über Vorzüge und Bezugsquellen Deutscher Erzeugnisse zu geben, während Deutsche Geschäftsleute die Agentur in Anspruch nahmen, um Unterstützung für die Ausdehnung ihrer Geschäftsverbindungen und für die Verfolgung bedrohter Rechte zu finden. Ferner hat die Agentur zahlreiche Dienste geleistet bei Anfragen über Zollverhältnisse in beiderseitigem Verkehr, sowie bei Beschwerden über rigorose Bestimmungen oder Handhabung der Zolltarife, über welche gerade in letzter Zeit seitens der Deutschen Industriellen häufig Klage geführt wurde. Der Erfolg dieser neuen Einrichtung hat nach der „Hamb. Börsenhalle" die Reichsregierung veranlasst, auch in anderen Grenzstädten, zunächst in Luzern und Brüssel, mit der Errichtung von Deutschen Verkehrsagenturen vorzugehen und steht die Ernennung der designirten Persönlichkeiten, welche den offiziellen Titel „Kaiserlich Deutscher Verkehrsinspektor, Vertreter von Deutschen Reichs-, Staats- und Privatbahnen" führen, unmittelbar bevor.

Verzollung von Transitgütern.

Die Fälle, dass Transitgüter mangels gehöriger Deklaration beim Eintritt in die Durchgangsländer verzollt werden müssen, mehren sich nach der „H. B. H." in letzter Zeit ungemein. Eine Rückvergütung des Zolles findet sehr selten statt und ist überdies mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Die Eisenbahnen richten sich bei der Deklaration zur Verzollung an die Vorschriften der Begleitpapiere, mangels derselben verfahren sie nach eigenem Gutdünken. Die Bahnverwaltungen haben sich nunmehr geeinigt, in den fraglichen Fällen die Weisungen der Empfänger, sei es, dass diese sich auf eine einzelne Sendung beziehen, sei es, dass sie in genereller Weise ertheilt wurden, entgegenzunehmen. Diese Weisungen sind stets schriftlich an die Bahnverwaltung resp. an die Güterexpedition derjenigen Grenzstationen zu richten, über welche das Gut eintritt.

Königl. Eisenbahn-Direction Bromberg.
Eröffnung der Strecken Schöneck-Berent und Bromberg-Fordon.

Am 1. November d. Js. wird die 31,41 km lange Strecke Schöneck-Berent der Bahnlinie Hohenstein-Schöneck-Berent mit den Haltestellen Gladau, Gr. Liniewo, Barkoschin und Klinsch, sowie der Station Berent dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Am gleichen Tage wird die Bahnstrecke Bromberg-Fordon mit der Endstation Fordon dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. (Siehe die Bekanntmachungen Seite 1054).

Königliche Eisenbahndirektion Madeburg: Haltestelle Gross-Möhringen.

Am 1. November d. Js. wird die an der Strecke Berlin-Lehrte zwischen den Stationen Stendal und Vinzelberg gelegene Haltestelle Gross-Möhringen für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgut-Verkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bleibt einstweilen ausgeschlossen. — Die wirklichen Entfernungen betragen von Gross-Möhringen nach Stendal 6,88 km, von Gross-Möhringen nach Vinzelberg 5,84 km.

Mecklenburgische Südbahn.

Am 19. Oktober cr. soll die landespolizeiliche Abnahme der neuerbauten Strecke der Neubrandenburg-Friedländer Bahn, welche den Anschluss an die Mecklenburgische Südbahn vermittelt, sowie derjenigen Strecke erfolgen, die noch zum Bahnhof Neubrandenburg der Südbahn gehört und sollen die genannten Strecken am 20. Oktober cr. zugleich mit dem nunmehr bereits vollendeten neuen Bahnhofsgebäude dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Das provisorische Empfangsgebäude der Mecklenburgischen Südbahn zu Bahnhof Neubrandenburg, das gegenwärtig abgerissen und dessen Material zur Errichtung eines Güterschuppens verwendet wird, hatte eine solche Lage, dass die Züge stumpf vorfahren mussten; dasselbe ist der Fall bei dem neuen Bahnhofsgebäude, einem höchst imposanten und mit komfortabelster Einrichtung versehenen Bau.

Fulda-Hilders: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. ist auch mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Fulda nach Hilders beauftragt worden.

Sekundärbahn Merseburg-Mücheln.

Die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt hat den Bau dieser Meliorationsbahn angeordnet. Der Bau soll bis 1. September 1886 vollendet sein.

Niederwaldbahn Rüdesheim-Niederwald.

Bei der am 10. d. Mts. stattgehabten Aufsichtsraths-Sitzung der Niederwaldbahn-Gesellschaft erstattete die Direktion Bericht über die bisherigen Betriebsergebnisse pro 1885. Der Verkehr war nicht unbefriedigend, hatte aber unter den abnormen Verhältnissen, welche diesen Sommer den Rheinverkehr im allgemeinen schädigten, zu leiden. Der Ausfall, den der 4—5 Monate in Wiesbaden herrschende Typhus dem Besuche dieses Platzes

und der Umgegend verursachte (es besuchten Wiesbaden 30 000 Passanten und Kurgäste weniger als im vorigen Jahre) machte sich bei der Niederwaldbahn hauptsächlich im Nachmittagsverkehr fühlbar, welcher sonst sehr stark von dieser Seite belebt ist. Hierzu trat der abnorm niedrige Wasserstand des Rheins, welcher längere Zeit den Dampferverkehr unterbrach, und ausserdem herrschte am Rhein von Mitte August an mit wenig Unterbrechung Regenwetter. Die Einnahmen betragen bis 10. Oktober cr. rot. 134 000 M, — die Ausgaben ca 47 000 M; die Bahnanlage, sowie das Betriebsmaterial haben sich ausserordentlich bewährt, so dass für Erhaltung und Reparatur nur minime Summen in Anspruch genommen wurden.

Zugverspätungen im August.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat August 1885 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 39 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahnkomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 568,88 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 15 171 Kurier- und Schnellzüge, 126 629 Personenzüge, 63 466 gemischte Züge und 111 582 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 5 349 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 23 594 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 778 989 972 Achskilometer bewegt, von denen 248 628 752 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 205 266 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 3 030 oder 1,48 pCt. (gegen 1,41 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 1,01 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 468 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 562 Verspätungen (= 0,76 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,57 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 193 114 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 335, oder 0,69 pCt., mithin 0,07 pCt. weniger. Infolge der Verspätungen wurden 871 Anschlüsse versäumt (gegen 722 in demselben Monat des Vorjahres und 602 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe: die Oberhessischen Eisenbahnen (6 Anschlussversäumnisse auf 4 Verspätungen) mit 0,67, die Stargard-Küstriner Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00, die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00, die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln (230 Anschlussversäumnisse auf 447 Verspätungen) mit 1,94 pCt., während die Königliche Eisenbahndirektion Breslau (7 Anschlussversäumnisse auf 60 Verspätungen) mit 8,57, die Königliche Eisenbahndirektion Altona (7 Anschlussversäumnisse auf 64 Verspätungen) mit 9,14, die Badischen Staatseisenbahnen (18 Anschlussversäumnisse auf 218 Verspätungen) mit 12,11, die Württembergischen Staatseisenbahnen (1 Anschlussversäumniss auf 59 Verspätungen) mit 59,00 pCt. die letzten Stellen einnehmen und auf 8 Eisenbahnen 54 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse, und auf 8 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Preussischer Beamtenverein.

Der unter dem Protektorate Sr. Majestät des Kaisers stehende Preussische Beamtenverein hatte ultimo 1884 einen Versicherungsbestand von

7 861 Lebens-Versicherungspolizen über . . . 28 134 300 M
3 120 Kapital-Versicherungspolizen über . . . 6 235 470 „
1 061 Begräbnissgeld-Versicherungspolizen über 429 300 „

in Summa 12 042 Polizen über 34 799 070 M Das Gewinn- und Verlustkonto zeigt einen Gewinn von 261 578 M Die Bilanz schliesst mit einem Betrage von 5 029 477,20 M Die eigenen Fonds des Vereins, welchen Passiven nicht gegenüberstehen, belaufen sich nach statutenmässiger Vertheilung des Gewinnes pro 1884 bereits auf 738 711 M Die den Vereinsmitgliedern für die 8 ersten Geschäftsjahre gezahlte Dividende beziffert sich auf 529 502 M An fällig gewordenen Lebens-Versicherungssummen wurden in diesem Zeitraume 573 720 M gezahlt. Der Preussische Beamtenverein hat auch eine Sterbekasse errichtet, in der ein Begräbnissgeld bis zu 500 M auch auf das Leben der Frau und sonstiger Familienangehörigen versichert werden kann, ohne dass es zur Aufnahme einer ärztlichen Untersuchung bedarf. Diese Sterbekasse gewährt allen Beamten, auch solchen, welche bereits anderweitige Lebensversicherungen abgeschlossen haben, die Möglichkeit, sich ohne nennenswerthe finanzielle Opfer an den Einrichtungen des Preussischen Beamtenvereins zu betheiligen.

Auf Ersuchen versendet die Direktion des Preussischen Beamtenvereins in Hannover die Drucksachen des Vereins franko und gratis und ertheilt bereitwilligst jede gewünschte Auskunft.

Aus Bayern.

Eröffnung der Lokalbahn Neustadt a/S.-Bischofsheim.

⊙ Die bereits provisorisch befahrenen, der Betriebsleitung Bischofsheim unterstellte Lokalbahn Neustadt a/S.-Bischofsheim, 19 km lang, mit der Station Bischofsheim, den Haltestellen Unterweissenbrunn, Wegfurt und Schönau an der Brend für den Personen- und Güterverkehr, dann den Haltepplätzen Kollertshof, Schweinhof und Brendlorenzen nur für Personenverkehr wurde am 15. d. M. dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung im Lokalverkehr erfolgt im Zuge durch den Kondukteur. Eine direkte Billetausgabe und Gepäckabfertigung von der Lokalbahn nach den Stationen der übrigen Staatsbahnlinien und umgekehrt findet nicht statt. Auf den Haltestellen Unterweissenbrunn und Schönau an der Brend wird die Güterabfertigung durch Agenturen auf Dienstvertrag besorgt. An Sonn- und Feiertagen wird der Güterverkehr auf der Lokalbahn vollständig eingestellt. Die Annahme und Abgabe der Güter in Unterweissenbrunn, Wegfurt und Schönau an der Brend wird unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse auf bestimmte, durch die Betriebsleitung Bischofsheim mittelst Schalteranschlages bekannt zu machende Tagesstunden beschränkt. Die Ver- und Entladung der Wagenladungsgüter auf der Lokalbahn bleibt den Versendern bezw. Empfängern überlassen. Für den Güterverkehr auf dieser Strecke kommt der Vizinalbahntarif und zwar unter Wegfall der für den Transport von gewissen Rohprodukten generell eingeräumten Begünstigungen in Anwendung. Diese neue Linie wird unter die Klasse der Bahnen untergeordneter Bedeutung eingereiht.

Errichtung von Eisenbahnbau-Sektionen für Lokalbahnen.

Für den Bau der Lokalbahn Roth-Greding wurde eine Eisenbahnbau-Sektion in Hilpoltstein errichtet und mit Leitung der Geschäfte derselben der Abtheilungsingenieur Emanuel Lutz in Würzburg beauftragt, ebenso wurde für den Bau der Lokalbahnen Neumarkt i/O.-Beilngries, Greisslbach-Freystadt und Feucht-Wendelstein eine Eisenbahnbau-Sektion in Neumarkt i/O. errichtet und zur Vorstandschaft derselben der bisherige Ingenieurassistent bei der Generaldirektion der Verkehrsanstalten (Bauabtheilung) Heinrich Zeulmann berufen.

Niederländische Korrespondenz.

In dem Budget der Niederländischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1886 sind die Anlagekosten auf 6 750 000 fl. festgestellt. Von dieser Summe entfallen auf: Direktion und allgemeine Ausgaben 322 300 fl.; Beschaffung von Materialien (Schienen, Schwellen, Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne etc.) 100 000 fl. (insoweit sie nicht für eine bestimmte Linie angeschafft sind); Ueberbrückungen: des Maasflusses bei Dordrecht 10 000 fl.; des Maasflusses bei Venlo 17 000 fl.; des Merwedeflusses bei Baanhoek 55 000 fl.; des Rheins bei Reenen 1000 fl.; des Maasflusses bei Heumen 10 000 fl.; Anlage der Eisenbahn: von Nieuwe Diep nach Amsterdam 728 000 fl.; von Arnhem nach Nymegen 150 000 fl.; von Zwolle nach Almelo 72 000 fl.; von Dordrecht nach Elst 42 000 fl.; von Amersfoort nach Nymegen 250 000 fl.; von der Zaangegend nach Enkhuizen 205 000 fl.; von Stavoren nach Leeuwarden 225 000 fl.; von Nymegen nach Venlo 13 000 fl.; von Rotterdam nach Hoek van Holland 1 536 000 fl.; von Zwaluwe nach Herzogenbusch 695 000 fl.; von Groningen nach Delfzyl 170 000 fl.; Ausdehnung der Eisenbahn: von Arnhem nach Leeuwarden 180 000 fl.; von Maastricht nach Breda 200 000 fl.; von Rozendaal nach Vlissingen 850 000 fl.; von Zwolle nach Almelo 11 000 fl.; Ueberbrückung des Hollandsch Diep (Unterhaltungskosten) 65 000 fl.; theilweise Kaufsumme der Linien Moerdyk nach der Belgischen Grenze und von Breda nach Rozendaal 212 100 fl. Sonstige Ausgaben 630 600 fl.

Der dem Etat beigefügten Uebersicht der seitens des Staates ausgeführten und noch auszuführenden Bauten ist folgendes zu entnehmen:

Die im Betrieb stehenden Linien haben eine Gesammtlänge von 1 227,835 km; Arnhem-Leeuwarden 168,415 km; Harlingen-Preussische Grenze 127,609 km; Meppel-Groningen 76,835 km; Zutfen-Preussische Grenze 59,678 km; Maastricht-Breda 179,937 km; Rozendaal-Vlissingen 76,344 km; Venlo Preussische Grenze 2,998 km; Utrecht-Boxtel 60,140 km; Breda-Moerdyk 18,509 km; Zwaluwe-Rotterdam 34,986 km; Zweigbahn nach dem Güterbahnhof in Rotterdam 2,280 km; Helder-Amsterdam 83,879 km; Zwaluwe-Zevenbergen 7,895 km; Arnhem-Nymegen 19,084 km; Zwolle-Almelo 44,662 km; Dordrecht-Elst 93,612 km; Verbindungsbahn mit Ressen 1,990 km; Zaandam-Enkhuizen 49,529 km; Sneek-Leeuwarden 21,692 km; Nymegen-Blerik 59,428 km; Groningen-Delfzyl 38,333 km.

In Bau begriffen sind: die Linie von dem Güterbahnhof bis zum Entrepot in Amsterdam 1,547 km, die Strecke Amersfoort-Kesteren der Eisenbahn von Amersfoort nach Nymegen 32,406 km; das Bahnhofs- und Hafen-

terrain in Enkhuizen 0,615 km; die Strecke Stavoren-Sneek der Eisenbahn von Stavoren nach Leeuwarden 26,708 km; die Strecke Zwaluwe-Baardwyk der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch 32,994 km; also im ganzen 94,270 km.

Das Expropriationsgesetz ist erlassen für die Strecke Rotterdam-Maassluis der Eisenbahn von Rotterdam nach Hoek van Holland 15,802 km, und für die Strecke Baardwyk-Herzogenbusch der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch 14,167 km.

Die Anlagekosten der im Betriebe befindlichen Linien betrugen Ende Juni 1885: Arnhem-Leeuwarden 17 471 591 fl.; Harlingen-Preussische Grenze 11 632 970 fl.; Meppel-Groningen 3 839 193 fl.; Zutfen-Preussische Grenze 5 560 507 fl.; Maastricht-Breda 15 193 718 fl; Rozendaal-Vlissingen 33 777 337 fl.; Venlo-Preussische Grenze 642 688 fl.; Utrecht-Boxtel 21 859 854 fl.; Rotterdam-Zwaluwe 28 159 121 fl.; Moerdyk-Breda 2 085 139 fl.; Amsterdam-Helder 28 649 266 fl.; Zwaluwe-Zevenbergen 424 394 fl.; Arnhem-Nymegen 9 727 285 fl.; Almelo-Zwolle 4 457 218 fl.; Dordrecht-Elst 13 431 491 fl.; Amersfoort-Nymegen 5 827 747 fl.; Zaangegend-Enkhuizen 7 257 957 fl.; Stavoren-Leeuwarden 5 527 205 fl.; Nymegen-Blerik 4 648 739 fl.; Groningen-Delfzyl 3 736 488 fl.; Rozendaal-Breda und Zevenbergen-Belgische Grenze 3 227 320 fl.; Centrale Werkstätte in Tilburg und Zwolle 1 757 802 fl.; überhaupt 233 234 910 fl. gleich 175 194 fl. pro Kilometer.

Die Expropriationskosten dieser Linie bezifferten sich Ende Juni 1885 auf 34 037 103 fl.

Die folgenden Konzessionsgesuche für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sind bei der Regierung in Berathung:

1. Von Amsterdam nach Ymuiden.
2. Von Amsterdam über Koudekerk nach Rotterdam.
3. Von Winsum nach Sauwerd (Lokalbahn).
4. Von Harlingen nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Gronau, mit Zweigbahn von Oldenzaal nach Enschede.
5. Von Assen nach Stadskanaal (Lokalbahn).
6. Von Eindhoven nach Weert.
7. Von Boxtel nach Baarle-Nassau im Anschluss an die von der Belgischen Regierung entworfene Bahn von Antwerpen nach der Niederländischen Grenze, mit Anschluss in Baarle-Nassau.
8. Von Haarlem nach Utrecht.
9. Von Nykerk nach Amsterdam, mit Zweigbahnen nach Amersfoort und nach Hilversum.
10. Von der Belgischen Grenze über Sluis nach Yzendyke oder Schoondyke, mit Zweigbahnen nach Breskens und Philippine.
11. Von Maastricht nach der Belgischen Grenze bei Vroenhoven.
12. Von Roermond nach der Belgischen Grenze in der Richtung nach Maeseyck (Lokalbahn).
13. Von Haelen nach der Belgischen Grenze in der Richtung nach Maeseyck.
14. Von Sauwerd über Winsum nach Uithuistermeeden, mit Zweigbahn Obergum-Zoutkamp (Lokalbahn).
15. Von Sauwerd über Winsum, Buflo, Usquert, Uithuizen, Uithuistermeeden nach de Roode School.
16. Von Veenendaal nach Wageningen (Lokalbahn).
17. Von Meedemblik nach Hoorn (Lokalbahn).

Amerikanische Korrespondenz.

Massachusetts-Eisenbahn vor 50 Jahren.

Einem von Mr. Crafts, Sekretär des Kommissariats des Staats Massachusetts, ausgegangenen Artikel entnimmt die „Railr. Gaz." das Folgende:

„In diesem Sommer werden es 50 Jahre, dass die drei ersten Eisenbahnen von Massachusetts, die Boston und Lowell, die Boston und Worcester und die Boston und Providence Bahn für den öffentlichen Verkehr in ihrer ganzen Länge eröffnet wurden. Sie waren bei herrschender Geldknappheit unter grossen Schwierigkeiten hergestellt worden durch die beharrlichen Anstrengungen einiger unternehmender Männer auf einem neuen und unversuchten Felde, und die Beendigung bedeutete die Eröffnung einer neuen Aera in dem Fortschritt des Staates. Als diese Bahnen in den Jahren 1829—30 projektirt wurden, war vorausgesetzt, dass sie mit Pferden betrieben werden würden und dass jedermann mit seinen eigenen dazu eingerichteten Wagen sie würde benutzen können unter Zahlung eines Zolles, gleichwie beim Kanal. Aber ehe noch mit dem wirklichen Bau begonnen wurde, hatte der Erfolg der Lokomotivmaschinen in England deren Verwendung in England gesichert und die ursprüngliche Absicht wurde gegen die verbesserte Beförderungsmethode vertauscht. In anderen Landestheilen Nordamerikas waren ebenfalls mehr oder weniger erfolgreiche Versuche angestellt mit primitiv gebauten Transportmaschinen, aber Stephenson's Lokomotive that viel mehr zur Entscheidung über die künftige Art des Reisens. Die erste in Massachusetts verwendete Lokomotive wurde importirt; andere wurden unmittelbar nach demselben Muster gebaut und Yankee-Findigkeit brachte bald andere von verschiedenen und bestimmten Arten hervor.

Die Ausführung dieser drei Bahnen war mit lebhaftem Interesse verfolgt worden und es bestand ein allgemeines Verlangen, die neue Art des Reisens kennen zu lernen, von deren Erfolg in England so viel gerühmt wurde. Der Verfasser erinnert sich, als Knabe den Versuchszug der Boston und Worcester Bahn mit seiner ersten, von Stephenson gebauten Maschine gesehen zu haben. Es war eines Fasttages Morgens, und der Zug, zurücklassend eine lange Wolke von Rauch und Dampf, erschien aus der Entfernung unseren unerfahrenen Augen beinahe zu fliegen. Nachmittags versammelten sich grosse Haufen von Menschen, besonders auch die Kirchenbesucher, um das neue Wunder zu schauen, und waren erstaunt, 10—12 beladene Kippwagen mit anscheinender Leichtigkeit und bedeutender Schnelligkeit fortgeschafft zu sehen. Diese Lokomotive lief auf vier Rädern und wog etwa 8 Tons. Neben der mächtigen Maschine der Jetztzeit von 40, 50, ja 60 tons würde sie wie ein Spielzeug aussehen. Aber der Lokomotivbau stand damals in der Kindheit und selbst 6 Jahre später hatten die Direktoren der Boston und Worcester Bahn ernste Zweifel über die Zweckmässigkeit der Verwendung von Maschinen im Gewicht von 11—12 Tons.

Im Sommer 1834 wurde die eben genannte und die Boston und Providence Bahn auf Theilstrecken für den Verkehr eröffnet, und viele Menschen fuhren zunächst lediglich aus Neugierde. Aber es gab auch nicht wenige — und es waren nicht etwa blos alte Frauen — welche zu furchtsam waren, um sich der neu erdachten Art von Postkutsche mit so rapider Bewegung anzuvertrauen.

Für die heutige jüngere Generation würden die damaligen Wagen sowohl wie die Maschine wahrhafte Kuriositäten sein. Manche der Wagen waren ähnlich den miteinander verbundenen gewöhnlichen Postkutschen, jede ein besonderes Koupee bildend, während andere mehr den jetzigen Strassenbahnwagen ähnelten, jedoch ohne Plattformen und mit Seitenthüren. Sie liefen auf schmäleren als den jetzt gebräuchlichen Rädern und waren kaum hoch genug, dass ein Mann aufrecht darin stehen konnte. Der Bremser sass erhöht, wie der Kutscher auf einem gewöhnlichen Wagen, und die Kuppelungen hatten soviel Spielraum, dass sein Rücken zuweilen heftige Stösse bei dem plötzlichen Anrücken des Wagens bekommen haben muss.

Im Sommer 1835 wurden, wie schon gesagt, die Bahnen in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet. Gross war die Freude der Bewohner an den verschiedenen Linien und mit aufrichtigen Feierlichkeiten wurden diese Begebenheiten begrüsst, welche den Beginn einer neuen Aera für das Reisen und die Geschäftsinteressen des Staates bedeuteten. Das Volk verliess seine Beschäftigung und drängte sich auf den Stationen zusammen, um das kraftvolle Eisenpferd mit seinem langen Zuge menschengefüllter Wagen anzuschauen und wenn die weisen und andersartigen Bemerkungen der neugierigen und zweifelnden Zuschauer hätten gesammelt werden können, so würde dies jetzt eine Quelle der grössten Heiterkeit sein.

Auf einem Gleise, mit der oben beschriebenen Ausrüstung, begann der regelmässige Betrieb dieser Bahnen. Anfangs fuhren nur zwei Züge in jeder Richtung, und zwar mit bemerkenswerther Regelmässigkeit, nur zuweilen gestört durch eine Schadhaftigkeit des Materials oder Mangel an Holz oder Wasser; denn nach einem Bericht der Boston und Worcester Direktoren an die Legislative vom Frühjahr 1836 waren „nur an sechs Tagen während des Winters ein oder mehrere Fahrten ausgefallen und nur an 20 Tagen Unregelmässigkeiten in den Fahrzeiten vorgekommen."

Northern Pacificbahn in 1884/85.

Die Resultate des ersten Betriebsjahres dieser, in bekannter festlicher Weise am 1. Oktober 1883 völlig eröffneten Bahn sind wenig günstig ausgefallen.

Am Schlusse des Rechnungsjahres, 30. Juni 1885, hatte dieselbe im Betrieb: die Hauptstrecke von Duluth, Minn., nach Walhalla Junction, Wash. Terr., von 1 675 Miles; die Anschlusszweige Duluth-Ashland 95 Miles, Tacoma-Portland, Or., 143 Miles und zwei kleinere Seitenbahnen von 134 Miles, zusammen 2 047 Miles eigener Bahn; dazu gepachtete Strecke von Brainerd, Minn., nach St. Paul und Minneapolis = 143 Miles; ferner acht Zweigstrecken in Dakota und Montana von 488 Miles, zusammen also 6 278 Miles (= 4 312 km).

Die Ausrüstung hierzu bestand in 391 Lokomotiven, 114 Personen-, 2 Sessel-, 13 Speise- (dining), 35 Einwanderer-Schlaf-, 3 kombinirte und 84 Gepäck-, Post- und Expresswagen; 4 808 bedeckte Güter-, 75 Refrigator- und Früchte-, 789 Vieh-, 3 324 offene respektive Kohlen- und 171 Küchen-, 14 Direktions- und Dienst-, 74 Restaurations- (boarding), 33 Bahn- und Dienstwagen, 1 Schneepflug, 891 Hand- und 47 Velocipedwagen.

Die Gesellschaft hat auch das halbe Eigenthum an 23 auf ihren Linien laufenden Schlafwagen.

Im Debet der Gesellschaft befinden sich neben 49 Millionen Dollar Aktien, 38,6 Millionen Prioritäts- und 67,7 Millionen ge-

wöhnliche Obligationen und ca. 9,5 Millionen Dollar Dividenden-, Zins- und andere schwebende Schulden.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf:

	1884/85	gegen 1883/84
für Güter	7 446 266 D.	— 5,3 pCt.
„ Personen	3 075 882 „	— 27,4 „
„ Post-Expresstransport	657 515 „	+ 51,8 „
„ Verschiedenes	54 487 „	— 19,3 „
Summa	11 234 150 D.	— 10,9 „
Die Ausgaben betrugen	6 196 301 „	— 13,7 „
Nettoertrag	5 037 849 D.	— 7,2 „
Bruttoertrag pro Mile	4 501 „	— 16,7 „
Netto „ „ „	2 019 „	— 13,2 „
Prozente der Ausgaben	55,2	— 1,8 „

Nach Abzug der Zinsen, Renten etc. verbleibt nur ein Ueberschuss von 91 960 D.

Befördert wurden:

	1884/85	gegen 1883/84
Personen:		
ostwärts	303 627	— 11,1 pCt.
westwärts	306 061	— 18,2 „
zusammen	609 688	— 14,9 „
Güter:		
ostwärts	551 671 t	+ 11,6 „
wetswärts	705 209 „	— 25,6 „
zusammen	1 256 880 t	— 12,9 „

Die durchschnittliche Zugbelastung betrug 41 Passagiere und 138 t Güter (gegen 60 resp. 126 im Vorjahre).

Die Landverkäufe beliefen sich auf 344 557 Acres (gegen 1 682 730 im Vorjahre) zum Preise von zusammen 1,67 Milionen Dollar = durchschnittlich 4,88 D. pro Acre bei 1 566 Käufern.

Hierbei wurden die Prioritätsobligationen al pari in Zahlung genommen für das Land in Minnesota und Dakota, wogegen in den übrigen Abtheilungen baar oder mit Obligationen bezahlt werden musste.

Der Landbesitz, für welchen die Gesellschaft Besitztitel erhalten hat, belief sich auf etwa 43,2 Millionen Acres, wovon bis jetzt ca. 5,5 Millionen verkauft sind, also noch 37,7 Millionen Acres zur Verfügung bleiben.

Der Besitz des Staats an Ländereien längs der Bahnlinie findet ebenfalls schnelle Verwerthung, denn es wurden im Berichtsjahre 1 087 823 Acres an 7 571 Käufer abgesetzt.

Nach dem Jahresbericht ist der bedeutende Ausfall im Personenverkehr durch den im Frühjahr 1884 stattgehabten plötzlichen und vorübergehenden Andrang nach den Coeur d'Alene Silberminen zu erklären, denn der Personenverkehr in den Monaten März bis Mai 1884 ergab eine Einnahme von 1,58 Millionen Dollar; in den gleichen Monaten 1885 nur 0,73 Millionen, also ein Minus von 0,85 Millionen.

Im übrigen hat die Eröffnung der sogenannten Oregon Short Line der Union Pacific-Eisenbahngesellschaft und der Baker City Branch-Linie einen bedeutenden Theil des Verkehrs von der Northern Central Pacific Companie abgelenkt und lange Schneeverwehungen in Oregon und der allgemeine Geschäftsrückgang haben ebenfalls sehr viel zur Verminderung des Verkehrs und der Einnahmen beigetragen. Andererseits macht sich das Resultat der ausgezeichneten vorjährigen Ernte in der bedeutenden Zunahme der Gütertransporte nach östlicher Richtung bemerkbar.

Central-Pacificbahn.

Binnen kurzer Zeit soll die Arbeit zur Ausdehnung der Oregon-Division nach Norden zu wieder aufgenommen werden. Ungefähr 120 Miles bleiben zu bauen, um die Schienenverbindung zwischen S. Francisco und Portland (westlicher Endpunkt der Northern Pacificbahn) zu vollenden. Auf diesem Schlussstück sind verschiedene Tunnels und andere schwierige Bauwerke auszuführen.

Stationseinrichtungen.

Gegen die Chicago, Milwaukee und St. Paul und die Manitoba Eisenbahn sind von den Eisenbahn- und Waarenhaus-Kommissaren verschiedene Prozesse eingeleitet wegen Verletzung des in der letzten Sitzung der Legislatur angenommenen Gesetzes, welches alle Eisenbahnen des Staates Minnesota verpflichtet, passende Räumlichkeiten zu Wartezimmern auf allen ihren in Verkehr befindlichen Stationen zu beschaffen und zwar sollen in allen Orten von 1 000 Einwohnern und mehr abgesonderte Wartezimmer für Männer und für Frauen vorhanden sein. Die Strafe für jede Uebertretung beträgt nicht weniger als 500 und nicht mehr als 1 000 D. und kann festgesetzt werden, wenn die vorgeschriebene Einrichtung länger als 30 Tage fehlt. Während vom Publikum zahlreiche Klagen über mangelhafte Einrichtung auf den Stationen jener Bahnen geführt werden, sagen die letzteren, dass die geforderten Herstellungen Fragen der Zeit seien und eine allgemeine Neigung zur Nichtbeachtung jenes Gesetzes herrsche. Es ist daher zu erwarten, dass die Kommissare ihre vom Gesetz vorgeschriebenen Obliegenheiten erfüllen werden.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von **Hermann Claudius.**

(Fortsetzung aus No. 81.)

Wir fuhren nun weiter hinab zum „Whirlpool“ oder „Strudel“. Der Niagara River beschreibt nämlich etwa 2¾ Englische Meilen unterhalb der kleinen Hängebrücke einen fast rechten Winkel, er verlässt die Richtung nach Nordwesten und biegt nach Nordosten um; an dieser Stelle hat das Wasser, wie leicht erklärlich, einen ungeheuren Kessel ausgewaschen und bildet dort zwei nebeneinander liegende Strudel.

Wir betraten das Aufnahmegebäude am „Whirlpool“ und fuhren auf einer anderen, aber höchst bedenklichen Seilrampe noch tiefer hinunter, wie bei den „Whirlpool Rapids“. Diese Rampe ist geradezu skandalös, alles quiekt und kracht, es ist unten nicht einmal ein Aufnahmegebäude, der Kasten fährt direkt auf den Fluss los, und ich dachte: „Wenn jetzt das Seil reisst, so finden wir wenigstens einen schnellen Tod in den Rapids oder im Whirlpool“. Der Kasten würde, auch wenn nur 20 Fuss über der Haltestelle etwas passirte, unzweifelhaft in den dicht an der „Station“ vorbeirauschenden Fluss rutschen. Wahrscheinlich deshalb pflegt man die üblichen 50 Cents erst nach glücklicher Rückkehr des Wagehalses aus der Unterwelt einzukassiren. Auch die Besucher, welche unter die Fälle gehen, registrirt man erst, wenn sie wieder oben sind. Gar mancher soll nicht zur Registrirung gekommen sein! Faktum!

Ein „Boy“ bot sich als Führer an, und ich nahm ihn mit, weil den „Whirlpool“ gut anzusehen wohl der Mühe werth ist. Wir gingen soweit stromabwärts als thunlich, gingen deshalb um einen kleinen Theil des Strudels, bis zum „Swiss Glen“, herum. Daselbst sieht man das Paternosterwerk, welches den erwähnten elenden Elevator treibt. Doch mehr interessirte uns der Whirlpool: Es sind ganz deutlich zwei Strudel zu sehen; die Gewässer des einen, und zwar des unteren, wenn ich nicht irre, kreisen wie der Zeiger der Uhr, jene des auf unserer, der oberen Seite, befindlichen Strudels in entgegengesetzter Richtung. Man kann die Depression am Rande des grossen Kessels mit den blossen Augen ohne Kathetometer sehen, die Anhäufung in der Mitte beträgt gegen 10 Fuss. Holzstücke sollen bisweilen zwei bis drei Tage im Kreise herumschwimmen, ehe sie weiter geführt werden. Leichname wirft der Fluss meist unterhalb Lewiston aus, und es gehen genug der Menschen über die Fälle. Die Indianer, welche an den Fällen wohnten, pflegten jedes Jahr die jeweilig schönste Jungfrau ihres Stammes in ein Boot ohne Ruder zu setzen und über die Fälle zu senden, um den Geist der Fälle zu versöhnen.

Man schätzt die Tiefe der „Rapids“ zu 250 Fuss, jene des „Whirlpools“ zu 400 Fuss, genau messen kann man nicht. Doch glaubt man, dass ebenso grosse Tiefen mit Steingerölle ausgefüllt sind; da nun die Ufer des Whirlpools über dem Wasser höher als 200 Fuss sind, so hätte der Fluss dort 1 000 Fuss, in den Rapids mindestens 700 Fuss ausgefressen.

Geht man vom Elevator einige hundert Schritte stromaufwärts, so gelangt man an einen Punkt, von welchem aus man den „Whirlpool“ und die „Whirlpool Rapids“ gleich gut sehen kann.

Wieder oben angelangt, entrichteten wir unsere zweimal 50 Cents und fuhren von dannen, diesmal zurück zur Brücke, an welcher wir eingestiegen waren. Der Weg vom Whirlpool führt vorerst durch Felder, dann dicht am Rande der Schlucht, in welcher der Niagara River fliesst, hin. Auf Canadischer Seite liegt bei den Eisenbahnbrücken der Ort Clifton, soviel von der Strasse aus sichtbar ist, lauter schöne Villen; gegenüber in den Vereinigten Staaten liegt Niagara City mit der mehreren Bahnen gemeinschaftlichen Station „Suspension Bridge“. Zwischen Niagara Falls und Niagara City erhebt sich stolz die „Niagara Brewery“; das Bier derselben findet selbst in Newyork guten Absatz.

Nachdem wir unsern Kutscher bezahlt hatten, kehrten wir über dieselbe Brücke zurück, über welche wir gekommen waren. Punkt 3 Uhr erreichten wir das Hotel und bekamen daher noch Essen: das Dinner wird nur bis 3 Uhr bereit gehalten, lautet die Hausordnung. Kaum hatten wir uns gestärkt, so wanderten wir wieder hinaus, diesmal aber nicht nach Prospect Park, sondern nach Goat Island.

Der Eingang zur Brücke nach dieser Insel ist jetzt ebenfalls freigegeben.

Man spricht von der Goat Islands-Gruppe; diese Gruppe besteht, vom Ufer ab gerechnet, vorerst aus Bath Island, wohin die Brücke führt; auf dieser Insel befinden sich Mühlen, welche aber vom Staate angekauft und zerstört werden sollen. Man ersieht, dass es genug Leute in Amerika gibt, welche Freude an der Natur haben, und dass diese Leute bei Abstimmungen die Majorität erlangen! Bravo!

Von Bath Island führt eine zweite Brücke nach Goat Island (Ziegen-Insel). Der Name stammt aus dem Jahre 1779; damals sind einige Ziegen, welche man zum weiden auf die Insel ge-

bracht hatte, bei eintretender Kälte erfroren. Eine Anzahl anderer kleiner Inseln diesseits Goat Island ist nicht zu erreichen, wenigstens nicht ohne Gefahr, Brücken gibt es nicht.

Auf Goat Island angekommen wendeten wir uns rechts. Es wimmelte von Besuchern, denn es war Sonntag, der Eintritt frei. Bald kamen wir an jener Stelle von Goat Island an, welche durch den Zahn der Zeit abgenagt wurde, und, jäh abstürzend, doch die Wassermassen des Amerikanischen und Canadischen Falles auseinanderhält. Wendet man sich dem Amerikanischen Falle zu (also wieder nach rechts), so gelangt man an eine Treppe von Holz; diese führt etwa 30 oder 40 Fuss hinab zu einer Brücke, welche über einen Flussarm nach einer kleinen Insel gebaut ist. Das Wasser des Flussarmes bildet den Mittelfall, „Centrefall", die Insel heisst Luna Island, ein sehr gesuchter Ort der Selbstmörder. Auf der äussersten Spitze von Luna Island steht man unmittelbar auf gleicher Höhe mit dem daneben hinunterstürzenden Wasser des Americanfall. Luna Island reicht, gleich Goat Island, hinab bis zum untersten Wasserspiegel.

Die Länge des Amerikanischen Falles beträgt etwa 800 Fuss, die des Horseshoefalles gegen 2000 Fuss; über die dazwischen liegenden Inseln und kleineren Wasserläufe besitze ich keine genauen Daten.

Wendet man sich von Luna Island dem Horseshoefalle zu, so kommt man, immer dicht am Abgrunde hingehend, an einem Gebäude vorbei, vor welchem viele wasserdichte Anzüge zum Trocknen hängen. Dort befindet sich eine Treppe, „Biddle's Stair", welche hinab zur „Cave of the winds" führt. Die fallenden Wassermassen verursachen dort unten nämlich einen förmlichen Sturm. Diese Höhle befindet sich direkt hinter dem Centrefall und ist vom Wasser ausgefressen; sie ist 100 Fuss hoch, 100 Fuss tief und 160 Fuss lang. Selbstverständlich wird diese Höhle einst zusammenbrechen, und dadurch muss Luna Island von Goat Island wie durch eine Schlucht getrennt werden.

Ein sehr interessanter Punkt ist Terrapin Bridge. Auf der Seite des Horseshoefalles steigt man Steinstufen hinab und gelangt über zwei leichte Brücken mitten in den rechtseitigen Theil des Horseshoefalles. Dort stand früher ein Aussichtsthurm, man hat ihn jedoch vor 10 oder 12 Jahren in die Luft gesprengt, weil man glaubte, er sei nicht mehr sicher. Wir traten hinaus bis zur äussersten Spitze, sodass wir, unmittelbar zwischen den hinabstürzenden Wassermassen stehend, über das eiserne Geländer hinab in den Wasserstaub sehen konnten. Der jenseitige Bogen des Horseshoefalles sieht von Terrapin Bridge ebenso prachtvoll aus wie unsere Seite vom Canadischen Ufer; ich erwähnte der Erscheinung bereits und verglich die hinter der Kante niederstürzenden Wassermassen mit einer grünen und weissen Walze. Es wird schwer, sich von solchen Punkten loszureissen. Dicht vor dem Falle fliesst an manchen Stellen das Wasser ganz langsam und es sassen eine Menge Leute herum, Kiesel, welche der Fluss zuschwemmte, aus dem Wasser zu fischen.

Wir gingen auf der dem Horseshoefalle zugekehrten Seite von Goat Island stromaufwärts und gelangten schliesslich an eine Brücke, welche zu den „three sister Islands" führt. Diese drei Schwesterinseln liegen nebeneinander in den Canadischen Rapids und sind durch Brücken zu erreichen. Stromaufwärts erblickten wir wieder das Wrack von einem zweiten Kanalboote; viel Treibholz hängt zwischen den Felsenriffen. Die erste Brücke nach der ersten Schwesterinsel ist eine Brücke mit Hängewerk von Drahtseilen (statt eiserner Spannstäbe); die beiden anderen Brücken sind gewöhnliche Drahthängebrücken.

Von den three Sister Islands zurückgekehrt gingen wir am Ufer von Goat Island hinauf bis zur obersten Spitze der Insel; häufig fanden sich kleine Buchten, in welchen man prächtig hätte baden können, obwohl dicht daneben das Wasser mit ungeheurer Gewalt vorbeischiesst. Rings um die Insel führt ein Fahrweg und diesem folgten wir. Wie man sich denken kann, waren wir ziemlich ermüdet und froh, als wir die Brücke, welche nach Bath Island und daher nach dem Festlande führt, erreichten. Bald waren wir in unserem Hotel.

Im Jahre 1678 bereiste Pater Hennepin als Begleiter des Robert Cavalier de La Salle diese Gegenden; es waren die ersten Bleichgesichter, welche die Niagarafälle sahen. Ich besitze die genaue Kopie einer Skizze, welche Pater Hennepin von den Fällen entwarf; die Kante des Horseshoefalles ist auf der Zeichnung ganz gerade, während sie jetzt weit zurücktritt, so dass man die Form mit einem Hufeisen vergleicht. Die Zeichnung ist sonst ganz nett ausgeführt, eine Art Vogelschau bis hinauf zum Eriesee, und es ist kaum denkbar, dass Hennepin einen so groben Fehler begangen und die Kanten schnurgerade gezeichnet hätte, wenn beide Fälle nicht eben nahezu gerade Kanten gehabt hätten.

P. Hennepin besass keine Mittel zum Messen und schätzte die Höhe der Fälle irrthümlich auf 600 Fuss. Auch der Schwedische Botaniker Peter Kahn bestätigt, dass sich einige Jahre vor seinem Besuche im Jahre 1750 eine Partie von Felsen vom Canadischen Falle abgelöst hätte; dadurch wird die Richtigkeit P. Hennepin's Zeichnung einigermassen erwiesen. Indianische Tradition behauptet, dass der Horseshoefall sogar in früheren Zeiten in der Mitte vorgestanden haben.

Man nimmt an, dass jener Fall im ganzen, nicht in der Mitte allein, binnen 100 Jahren um 100 Fuss zurückgewichen sei. Professor Tyndall glaubt, dort, wo sich jetzt die Fälle befinden, müsse in einigen Tausend Jahren ein zweiter Whirlpool entstehen, da sich der Fluss rechtwinklig, nach Osten, zurückfrisst. Ist demnach ein Fuss Zurückweichens pro Jahr richtig, und allgemein glaubt man es, so brauchten die Fälle, wenn die Entfernung bis Lewiston sehr liberal mit 35 000 Fuss (7 Miles à 5 000 Fuss, was aber bekanntlich zu wenig ist), angenommen wird, 35 000 Jahre, um sich bis zu ihrer jetzigen Lage zurück zu fressen. Diese m i n d e s t e n s 35 000 Jahre stehen, für Geologen deutlich, in die Kalkfelsen eingravirt, niemand kann daran rütteln.

Der Katarakt wird sich nach und nach hinauf bis zum Eriesee arbeiten; dessen Wasserspiegel muss sich alsdann senken, vielleicht verschwindet der See ganz, denn er ist nur 84 Fuss tief. Dieses Ereigniss wird aber wohl nicht vor 110 000 Jahren eintreten, wenn das Gestein weiter oberhalb nicht mürber ist, als bisher.

Es lagern, besonders vor Goat Island und vor mehreren Theilstrecken des Amerikanischen Falles, ungeheure Massen abgebrochener Gesteine. Oben nächst Terrapin Bridge erblickte ich kleinere Steine, welche, gleich jenen auf dem Karste vom Wasser todtenkopfartig durchbohrt waren; es kann keinem Zweifel unterliegen, dass besagtes Gerölle vom Wasser zerstört wird und stets neues hinzukommt. Welch' zerstörende Wirkung müssen aber erst Eisschollen besitzen, welche im Winter reichlich über die Fälle gehen!

Die Oberflächen der Seen, welche den Niagara River speisen, sind so ungeheuer gross, dass die Verdunstung den grössten Theil des zufliessenden Wassers abführt. Aus diesem Grunde ist der Wechsel der Jahreszeiten an den Fällen garnicht zu bemerken; der Rheinfall hingegen ist sehr veränderlich. Bis auf kleine Schwankungen in 14jährigen Perioden, welche, wie man behauptet, bestehen, ändert sich sonst der Wasserstand des Niagara Rivers kaum um einen Zoll. In diesem Jahre soll wieder ein kleinster Wasserstand zu erwarten gewesen sein; ob es der Fall war oder heute (am 7. Oktober 1885) noch der Fall ist, habe ich nicht in Erfahrung gebracht.

Am 29. März 1848 verstopfte Eis, welches durch einen Weststurm angetrieben wurde, den Ausfluss des Eriesees und der Niagara River führte kaum noch die Hälfte seines Wassers; die Fälle sollen nicht mehr gedonnert, sondern nur noch gemurmelt haben.

Eine grosse Anzahl von Selbstmorden oder Selbstmordversuchen wird aufgezählt, nicht begangen oder versucht aus Lebensüberdruss oder aus den gewöhnlichen Ursachen, nein: Der Zauber der Fälle war so gross, dass die Wasser sensitive Personen gleichsam hinabzogen.

Die oberen Rapids, wie sie vom Cataract House aus gesehen werden können, veranschaulichen recht deutlich die Bildung eines Falles. Es befinden sich nämlich zwischen Goat Island und dem Festlande mehrfach Stufen, fast so breit, wie der ganze Wasserlauf, über welche das Wasser mehrere Fuss hoch herabfällt wie über einen der grossen Fälle. Mit der Zeit, je tiefer das Wasser fällt, geht das Auswaschen immer schneller und schneller vor sich, schneller als das oben erfolgende Abschleifen: Der Fall ist fertig. Man glaubt künstliche Wehre zu sehen, und doch ist alles das Werk der Natur. Oberhalb von Goat Island geht eine solche Stufe fast über den Gesammtstrom und der Fall ist bereits so hoch, dass sich sogenannter Wasserstaub bildet.

Wenige tausend Fuss oberhalb des Burning Spring wird das Wasser ruhiger und man kann von einigen erhabenen Punkten aus sehr deutlich den ganz sanften Fluss sehen; er ist glatt wie ein kleiner Landsee.

Mondschein gab es an jenem Abende, kurz nach dem Neumonde, nicht, und die allenfalls stattfindende elektrische Beleuchtung konnte uns nicht veranlassen, nochmals aus dem Hotel zu gehen, nachdem wir unser Supper eingenommen hatten. Das Bild war zu prächtig gewesen, als dass ich es hätte durch künstliche Beleuchtung in der Erinnerung verwischen lassen mögen. Wer weiss, wie das Wetter am nächsten Tage ist — die herrlichen Farben bleiben nicht mehr so gut im Gedächtnisse, wenn man die unvollkommene künstliche Beleuchtung gesehen hat.

Der 17. August 1885 brach jedoch ebenso schön an, wie seine Vorgänger seit unserer Hudson River-Fahrt. Wir gingen nach dem Frühstück nochmals in den Prospect Park, Abschied von den Fällen zu nehmen und einige weitere Andenken zu kaufen.

In der Mitte des Prospect Parkes erhebt sich ein Gebäude, von welchem aus der sogenannte „inclined railway" hinab zum Wasserspiegel des Zukunfts-Whirlpooles führt. In der Nähe des unteren Terminus ist der Landungsplatz der „Nebelmaid" befindlich. Wir schlenderten wieder an den Rapids hinab, traten in den Prospect Park ein und genossen das, was wir Tags zuvor

bewunderten, nochmals; auch der Regenbogen stand genau wieder so, wie bereits beschrieben, da die Stunde fast dieselbe und das Wetter gleichfalls schön war. Wir nahmen uns in Acht, nicht etwa in den Focus des unbarmherzigen Moment-Objektives zu gelangen, der Künstler bereitete sich gerade zur Arbeit vor: Wie leicht konnten Unschuldige getroffen werden; ein Pärchen schien gewillt zu sein, die Photographie der Fälle zu verunstalten, es setzte sich wenigstens auf die gewisse Bank, nach welcher das Rohr gerichtet war. Noch zwei Photographen sah ich mit ihrem Handwerkzeuge, einen zu Fuss, den anderen mit der ganzen Familie in einem Wagen. Der Künstler im Wagen liess in der Nähe des stationären Künstlers, welcher stets nur nach der Bank zielt, halten, stellte seine Camera auf und nahm schonungslos den Amerikanischen Fall aufs Korn. Wir eilten in das Haus des inclined railway, zahlten 5 Cents für die Person und gingen zum Fahrstuhle. Die Seilrampe (weiter ist der inclined railway nichts), ist 300 Fuss lang und recht solid gebaut. Rechts und links von den beiden Bahnen laufen sehr bequeme Treppen hinab, die Fahrstühle sind gross, bequem, der ganze Weg ist gedeckt und an Stelle von zweifelhaften alten Drahtseilen, wie an den Whirlpool Rapids und am Whirlpool werden die Stühle von (damals wenigstens) ganz neuen $2^1/_2$ Zoll dicken schönen Hanftauen gehalten. Es ist ein kleiner Tunnel oder Schacht derart in den Felsen getrieben, dass er die Hypothenuse eines rechtwinkligen Dreiecks bildet, dessen eine Kathete die Ebene des Prospect Parkes, die andere der vertikale Abhang des Ufers ist; es wurde mit einem Worte ein schiefes Loch in den Felsen gebohrt, welches nicht weit unterhalb des Prospect Parkes herauskommt. Von dieser unteren Oeffnung aus wurde ein langer gedeckter und ebenfalls ziemlich steil abfallender Gang bis hinunter zum Wasser erbaut. In diesem Loche und in diesem Gange bewegen sich die Fahrstühle. Ein Wasserrad treibt die Seile. Sehr bald waren wir unten angekommen. Ich trat aus dem Terminusgebäude hinaus, die „Nebelmaid" lag gerade da, zur Abfahrt bereit; trotz dessen aber, dass wir nicht ganz in der Nähe der Fälle waren, flog eine ganz enorme Menge von Wasserstaub in der Luft herum. Ich konnte mir nicht vorstellen, dass es ein grosses Vergnügen sein könne, in diesem strömenden Regen, welcher weiterhin zum Wolkenbruche werden muss, auf dem Deck zu stehen, und eilte in das schützende Haus zurück. Steigt man in die Kajüte hinab, so könnte man füglich im Hotel sitzen bleiben.

Ich bemerkte einen Gang, welcher dem Falle zu führte. Rechts und links befinden sich daselbst Ankleidezimmer für jene, welche in wasserdichten Kleidern „under the shade of the Rock" (unter den Schatten des Felsens) gehen wollen. Am Ende des Ganges befindet sich eine Art von Kiosk, durch dessen Fenster man, vor Wasserstaub ganz geschützt, den in nächster Nähe herabstürzenden Amerikanischen Theil der Fälle sehen kann, d. h. nur das obere Drittheil, denn die unteren (scheinbaren) zwei Drittheile sind ganz in Wasserstaub eingehüllt, es ist gerade so gut, als wenn man in den dichtesten Nebel hineinblicken würde. Ausserhalb des Kiosk triefte alles von Wasser, und obwohl der Boden grün war, so bestand die Vegetation selbstverständlich doch nur aus Gräsern, welche unter solchen Umständen wachsen können. Wir verbrachten einige Zeit im Kiosk, sahen aber nicht sehr viel. Die Luft war trotz dessen, dass die Thüren geöffnet waren, recht muffig in diesem Steinbau und nachdem wir uns am Nebel satt gesehen hatten, fuhren wir wieder hinauf in den Prospect Park.

Es war Zeit für uns, die Fälle zu verlassen. Nie hatte ich Grossartigeres dieser Art gesehen. Was ist der Rheinfall bei Schaffhausen dagegen? Das wunderbare ist, dass die Gewässer des Niagara River trotz des Passirens der oberen Rapids so ruhig und daher meist herrlich grün über die Kanten gehen, erst später treibt der Widerstand der Luft die Atome auseinander; das Wasser des Rheinfalles geht bereits als Schaum über die Kanten (wenn solche überhaupt existiren) und wird noch mehrfach durch Felsenstücke zerstäubt.

Als wir den Prospect Park verlassen hatten, blieb nicht mehr viel Zeit übrig, Einkäufe zu machen, denn gegen $^1/_2$12 Uhr V. mussten wir auf dem Bahnhofe sein; wir beabsichtigten nämlich mit dem 5 Uhr N. von Buffalo abgehenden Expresszuge der Erie Bahn nach Newyork zu fahren, vorher aber Buffalo etwas anzusehen. In der Nähe der oberen Rapids und nicht weit von unserem Hotel entfernt befinden sich (wie auch im Prospect Parke und in seiner Nachbarschaft) Handlungen mit allerhand Andenken, echte und unechte Indianerarbeiten, Photographien u. s. w. Ein solcher „shop" nahe beim Cataracthouse war mir besonders dadurch aufgefallen, dass die grossen Glaskästen, in welchen die Waaren liegen, sämmtlich mit weithin lesbaren Preisangaben bezeichnet waren; so kostete ein jedes Stück in diesem Kasten 25, in jenem 50 Cents bis hinauf zu mehreren Dollars. Das ist sehr angenehm und kauft man nichts, so ist es dem Händler auch recht. Die Auswahl wird sehr erleichtert, da man sich nicht schämen muss, einen Gegenstand zurückzuweisen, weil er zu theuer ist. In wenigen Minuten hatten wir Photographien ausgesucht (anderes kauften wir überhaupt nirgends) und eilten in das Hotel. Die Rechnung betrug: für 2 Personen 1 Tag volles Board à 4 D. = 8 D., Lodging and Breakfast à 2 D. = 4 D., Summa 12 D.; ausserdem 4 Hotelomnibusfuhren à 25 Cents = 1 D., Total 13 D. Ich gebe diese Beträge deshalb an, um zu zeigen, wie man an einem so weltberühmten Orte in einem wirklichen Hotel erster Klasse gar nicht viel mehr zahlen muss als z. B. in Albany schaurigen Angedenkens in einem Hotel zweiten Ranges. Die Kost war im Cataracthouse ausgezeichnet, der Speisezettel zu jeder Mahlzeit so reichhaltig, wie sonst kaum in den allergrössten Restaurants. Es ist zu bedenken, dass man berechtigt ist, sich von jeder Speise bringen zu lassen, die ganze Speisekarte durchzuessen.

Wir sassen noch einige Zeit auf der „Piazza" unseres Hotels, den Omnibus erwartend. Gern wären wir länger geblieben, aber die Umstände erlaubten es nicht; hatten wir doch vor, am 2. September nach Europa zu reisen, und was musste bis dahin noch alles erledigt werden!

Litteratur.

Handbuch für Staats-Eisenbahnbeamte von J. C. Axer, Königlichen Eisenbahn-Betriebssekretär in Deutz. Alphabetische Zusammenstellung derjenigen Gesetze, Verordnungen, Erlasse und Entscheidungen, welche für den Verwaltungsdienst bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen von besonderer Wichtigkeit sind. 39 Bogen in gr. Oktav, Preis geh. 4 *M*, geb. 5,50 *M*, Selbstverlag.

Der Vorschriften, Gesetze, Verordnungen, Erlasse und Entscheidungen, welche das Gebiet der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltungen berühren und von den Beamten gekannt sein sollen resp. angewendet werden müssen, sind sehr viele. Von einzelnen Königlichen Eisenbahndirektionen sind zwar Sammlungen dieser Vorschriften angelegt worden, doch stehen dieselben vereinzelt da und sind, wie es scheint, nur in den Bibliotheken der Eisenbahnverwaltungen vorhanden. Das vorliegende Handbuch soll nun einen Ersatz für diese Sammlungen bieten, indem es aus denselben für jede in der Eisenbahnverwaltung vorkommende Frage, soweit dieselbe nicht in den, sämmtlichen Beamten zugänglichen gedruckten Instruktionen bereits behandelt sind, den Kern der betreffenden Gesetze, Verordnungen, Ministerialerlasse, Entscheidungen der Königlichen Ober-Rechnungskammer und der obersten Gerichte excerpirt, oder — bei grösserem Umfang — wenigstens entsprechenden Hinweis auf dieselben beibringt, wogegen die blos in Direktions-Amtsblättern oder -Sammlungen mitgetheilten, allgemein gültigen höheren Erlasse und Entscheidungen in umfassenderen Auszuge oder, je nach Wichtigkeit, in vollständigem Wortlaute wiedergegeben sind.

Wenn das Werk auch eine systematisch geordnete und gesichtete Sammlung der in der Praxis der Staats-Eisenbahnverwaltungen anzuwendenden gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften, Verordnungen und Erlasse, wie solche die bekannte treffliche Sammlung von Bröse bietet, nicht zu ersetzen vermag, so wird dasselbe doch den Behörden und Beamten der Staats-Eisenbahnverwaltungen als ein bequemes Nachschlagebuch zur sofortigen Orientirung über viele in der Eisenbahnverwaltung vorkommende Fragen willkommen sein und sich ihnen unentbehrlich machen. Die alphabetische, uns sonst nicht sehr sympathische, Form bietet den Vortheil, dass ohne Beeinträchtigung der Uebersichtlichkeit durch Beischreiben der neu ergehenden Bestimmungen das Werk stets auf dem Laufenden erhalten werden kann.

Geographische Universalbibliothek, herausgegeben vom Geographischen Institut zu Weimar. Jedes Heft für 20 ₰ einzeln käuflich.

Die Geographische Universalbibliothek bezweckt, über Objekte der Länder- und Völkerkunde gemeinverständliche zuverlässige Auskunft zu geben. Jedes Heft bildet eine kleine, in sich abgeschlossene Monographie und ist einzeln käuflich. In erster Linie sind es die geographischen Tagesfragen, denen die Universalbibliothek ihre Aufmerksamkeit zuwendet.

Die Entwickelung unseres Kolonialbesitzes, die Ziele unserer Auswanderer, die grossen Welt-Verkehrslinien und -Verkehrsmittel, solche und ähnliche Punkte werden erörtert. — Bei der Bedeutung aller dieser Gebiete für die Verkehrsgeographie bietet die Geographische Universalbibliothek auch für die mit dem Verkehrswesen zusammenhängenden Kreise spezielles Interesse.

Die uns vorliegenden Hefte sind betitelt:

Zetzsch, Die Ozean-Dampfschifffahrt und die Postdampferlinien. Mit einer Karte der Deutschen und ausländischen subventionirten Dampferlinien.

Schlagintweit, Die Eisenbahn zwischen den Städten Newyork und Mexiko.

Westphal, Sansibar und Deutsch-Ostafrika.

Neben der Bearbeitung der Hefte durch erprobte Fachleute empfiehlt sich die Bibliothek durch sehr niedrige Preise, welche die Anschaffung für jeden ermöglicht.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 6. d. M bringen wir zur Kenntniss, dass die Einführung des Nachtrags I zum Heft IIIb des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** erst am 1. November d. Js. erfolgen kann. (2198)

Strassburg, den 14. Oktober 1885.
Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

II. Eröffnungen.

Am 1. November d. Js. wird von der Bahnlinie Hohenstein-Schöneck-Berent die im Bau begriffene, 31,41 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Danzig zu unterstellende Reststrecke Schöneck-Berent dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die auf dieser Strecke verkehrenden gemischten Züge mit Personenbeförderung sind aus dem am 1. Oktober d. Js. in Kraft getretenen, auf allen Stationen unseres Verwaltungsbezirks aushängenden Winterfahrplan zu ersehen.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 15. Oktober 1885. (2199)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. November d. J. wird die im Bau begriffene, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Bromberg zu unterstellende Bahnstrecke **Bromberg-Fordon** dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Das Fahrgleise derselben zweigt vom Fahrgleise der Bahnstrecke Schneidemühl-Bromberg-Thorn bei der 6,6 km von Bromberg entfernten Kilometerstation 93,6 ab und fährt auf der 5,2 km langen Neubaustrecke (Abzweigestrecke) nach Station Fordon.

Auf der Strecke Bromberg-Fordon werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung verkehren:

I. von Bromberg nach Fordon

Station	Zug 951 II. III. IV. Kl.	Zug 953 II. III. IV. Kl.	Zug 955 II. III. IV. Kl.
	Vorm.	Nachm.	Abds.
Bromberg ab	6.30	2.0	6.0
*Karlsdorf „	6,46	2.16	6.16
*Jasiniec „	6.55	2,23	6.23
Fordon an	7.2	2.32	6.22

II. von Fordon nach Bromberg

Station	Zug 952 II. III. IV. Kl.	Zug 954 II. III. IV. Kl.	Zug 956 II. III. IV. Kl.
	Vorm.	Nachm.	Abds.
Fordon ab	7.43	4.43	7.4
*Jasiniec „	7.53	4.53	7.14
Karlsdorf „	8.0	5.0	7.21
Bromberg an	8.15	5.15	7.36

Bei den mit einem * versehenen Stationen halten die Züge nur nach Bedarf.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 15. Oktober 1885. (2200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. Js. wird die an der Bahnstrecke Stendal-Lehrte zwischen den Stationen Stendal und Vinzelberg eingerichtete Haltestelle Gross-Möhringen für die Beförderung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern eröffnet. (2201)

Magdeburg, den 18. Oktober 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

III. Güterverkehr.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Dezember 1885 n. St. werden die durch den XX. Tarifnachtrag für die Stationen Cöthen und Halle eingeführten Tarifsätze des Ausnahmetarifs I A für Flachs etc. erhöht und zwar auf Seite 2 des vorbezeichneten Nachtrages

bei Cöthen von 2,17 auf 2,20 *M.*
„ Halle „ 2,30 „ 2,32 „

und auf Seite 3 des qu. Nachtrages

bei Halle von 1,29 auf 1,31 *M.*

pro 100 kg.

Bromberg, den 13. October 1885. (2202 J)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Im weiteren Verfolg unserer Bekanntmachung vom 28. Mai d. J. wird mitgetheilt, dass der Schluss der Weltausstellung zu Antwerpen auf den 31. Oktober d. J. festgesetzt worden ist.

Bromberg, den 14. Oktober 1885. (2203 J)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt, Stettin-Berlin-Thüringischer und Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband. Für Leipzig Berl. Bhf. und Plagwitz - Lindenau Th. einerseits und Collin, Dölitz und Podejuch andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 15. Oktober 1885. (2204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Thüringischer Verbands - Güterverkehr. Unter Aufhebung des seitherigen Tarifs Heft No. 1 vom 1. Juni 1884 nebst Nachträgen tritt am 1. November d. J. ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Sächsischen Staatsbahn, sowie Reichenberg der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den westlich bezw. südlich von Halle und Leipzig belegenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt (einschliesslich Leipzig Th.), sowie den Stationen der Gotha - Ohrdrufer, Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar - Geraer, Eisenberg - Crossener, Friedrichrodaer, Hohenebra-Ebeleben, Ilmenau - Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn andererseits in Kraft, durch welchen vielfache Frachtermässigungen, sowie in einzelnen Fällen auch Frachterhöhungen herbeigeführt werden; diese letzteren finden jedoch erst vom 10. Dezember d. J. ab Anwendung. Exemplare des neuen Tarifs sind vom 28. Oktober d. J. ab zum Preise von 1,40 *M.* bei den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben, inzwischen ertheilt auf Erfordern unser Tarifbüreau hier über die Höhe der neuen Frachtsätze Auskunft.

Erfurt, den 14. Oktober 1885. (2205)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Dezember d. J. tritt für den direkten **Güterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich** ein neuer Gütertarif in Kraft, welcher den bisherigen direkten Gütertarif des Oesterreichisch-Ungarischen und Süddeutsch-Französischen Verbandes (Verkehr mit Deutschland) mit seinen Anhängen und Nachträgen nebst dem Tarife für Holz, Getreide, Sprit vom 1. November 1884 ersetzt.

Ausgenommen hiervon ist nur der Theil I des Tarifs mit Deutschland vom 15. Juli 1881, enthaltend reglementarische Vorschriften und Waarenklassifikation, welcher für den unten genannten Theil III des neuen Tarifs noch einstweilen in Anwendung bleibt.

Der neue direkte Tarif des Deutsch-Französischen Verkehrs enthält folgende Theile:

a) Theil I: Reglementarische und tarifarische Vorschriften und Waarenklassifikation (3 *M.*).

b) Theil II: Französische und Deutsche Schnittfrachtsätze (5 *M.*).

c) Theil III: Provisorische Frachtsätze für Paris, Reims, Soissons, Laon, Hirson, Le Hâvre, Rouen und Serqueux im Verkehr mit einer beschränkten Anzahl Deutscher Stationen (0,50 *M.*).

d) Den Holzausnahme-Tarif (0,80 *M.*).

Ueber die neuen Frachtsätze ertheilt das hiesige Verbands-Abrechnungsbüreau Auskunft.

Die Tarife können zu den beiverzeichneten Preisen von den Verbandsstationen und auch von unserer Drucksachenkontrole hier in längstens 3 Wochen bezogen werden.

Strassburg, den 14. Oktober 1885. (2206)
Die geschäftsführende Direktion:
Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem 15. Oktober d. J. gelangt Nachtrag 2 zum **Belgisch - Südwestdeutschen Tarifheft II** vom 1. Februar 1884 zur Einführung. Der Nachtrag enthält Ausnahmefrachtsätze für einige Artikel in Ladungen von 5 000 kg.

Strassburg, den 16. Oktober 1885.
Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (2207)

Die im Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektions-Bezirks **Hannover** einerseits und Stationen der **Oldenburgischen Staatsbahnen** andererseits vom 1. April 1882 enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Haltestelle Hemmelte der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und den Stationen Adendorf, Echem, Hamburg H. und Hohnstorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona andererseits treten am 10. Dezember cr. ausser Kraft.

Hannover, den 15. Oktober 1885. (2208)
Königliche Eisenbahn-Direktion zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Vom 16. d. M. ab kommen im Verkehr zwischen Frankfurt a. M. (Taunusbahnhof und Sachsenhausen), Hanau, Kleinsteinheim, Mühlheim und Offenbach einerseits und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau andererseits, anderweite ermässigte Entfernungen zur Einführung, worüber das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist. (2209)

Frankfurt a. M., den 13. Oktober 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch-Russischer Eisenbahn - Verband. Mit dem 20. Oktober 1885, neuen Stils, tritt im Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbande ein Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsamen im Verkehr von Stationen der Pe-

lässje'schen Eisenbahnen nach Königsberg i. Pr. in Kraft.

Die Frachtsätze dieses Tarifs kommen nur für solche Sendungen von 10000 kg (610 Pud), resp. bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen zur Anwendung, welche unter zollamtlicher Kontrole spätestens innerhalb sechs Monaten vom Tage ihres Eintreffens in Königsberg i. Pr. seewärts wieder zur Ausfuhr gelangen.

Exemplare des Tarifs sind von der Billetexpedition zu Königsberg i. Pr. zu beziehen. (2210 J)

Bromberg, den 17. Oktober 1885.

Königliche Eisenbahn - Direktion als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Französischer Verband (via Elsass-Lothringen). Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Frachtsätze für Kartoffeltransporte (lose verladen) bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg oder Zahlung für dieses Gewicht in Kraft:

Wimpfen-Reims 19,20 Frcs. pro Tonne
„ Nancy 12,40 „ „ „

Strassburg, den 14. Oktober 1885. (2211)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr via Elsass-Lothringen. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober cr. tritt für den direkten Verkehr von Stationen der Königlichen Eisenbahn - Direktionen **Elberfeld, Köln rechtsrheinisch und Köln linksrheinisch,** sowie von Stationen der **Aachen-Jülicher Bahn** und der **Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Belfort transit** ein **Ausnahmetarif für Steinkohlen, Kokes und Briquets** in Kraft.

Preis 0,30 *M.* (2212)

Strassburg, den 13. Oktober 1885.

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. Oktober d. J treten im **Rheinisch-Westfälisch - Ungarischen Eisenbahnverbande** für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrhein.), Elberfeld und Köln (linksrhein.) einerseits und Stationen der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Bahn, priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft, der Ungarischen Nordostbahn und der Königlich Ungarischen Staatsbahnen andererseits die Tarifhefte I (Klassengüterverkehr), II (Getreide) und III (Baumrinde) in Kraft, durch welche die in dem Ungarisch-Rheinländisch - Westfälischen Gütertarife vom 1. Dezember 1880 sammt Nachträgen, den Getreidetarifen vom 1. August 1880 und 1. Juli 1882 nebst Nachträgen und dem Rinden - Ausnahmetarife vom 15. August 1882 nebst Nachträgen enthaltenen Taxen für die Stationen der vorgenannten Direktionsbezirke aufgehoben werden.

Für diejenigen Stationen, für welche in den neuen Tarifen direkte Frachtsätze nicht wieder vorgesehen sind, bleiben jedoch die bisherigen Taxen noch bis zum 1. Dezember d. J. in Gültigkeit.

Die neuen Tarife sind bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale käuflich zu haben.

Köln, den 14. Oktober 1885. (2213)

Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

General-Direktion der K. B. Verkehrsanstalten Betriebs-Abtheilung. Am 1. November tritt zum Theil II des **Deutsch-Italienischen Gütertarifs** vom 1. Oktober 1882 der VII. Nachtrag in Kraft, welcher Ergänzungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge I—VI enthält. (2214)

München, den 17. Oktober 1885.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis zur tarifmässigen Durchführung in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	
Hrobec (Oe.-U. St.-E.-G.)	0,43 *M.*
Nach Aussig-Landungsplatz von	
Hrobec (Oe.-U. St.-E.-G.)	0,31 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Hrobec (Oe.-U. St.-E.-G.)	0,78 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz zehn Pfennige pro 100 kg beträgt.

Wien, am 16. Oktober 1885. (2215)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Für Rohzucker Russischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg. pro Frachtbrief und Wagen in Mark
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody Bahnhof transit	2,65
von Podwoloczyska Bahnhof transit	2,85

Wien, am 16. Oktober 1885. (2216)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 1. November cr. treten die Nachträge I zu den Elbeumschlags - Tarifen Ungarn - Laube, resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Ungarn-Dresden Elbkai vom 1. September cr. in Kraft.

Diese Nachträge enthalten:

1. Die Einführung der für den Kours von 162 *M.* gleich 100 fl. im Haupttarife normirten Frachtsätze.
2. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge liegen bei den betheiligten Bahnen zur Einsicht resp. zum Bezuge bereit.

Wien, am 15. Oktober 1885. (2217)

Die General-Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 1. November cr. treten die Nachträge II zu den Elbeumschlags-Tarifen Oesterreich-Laube resp. Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz, Oesterreich-Dresden Elbkai vom 1. April cr. und Oesterreich-Aussig Landungsplatz Theil II Heft B vom 15. Mai cr. in Kraft.

Laut diesen Nachträgen kommen ab 1. November 1885 bis auf weiteres die Kürzungsbeträge der Tabelle B zur Anwendung.

Exemplare dieser Nachträge liegen bei den betheiligten Bahnen zur Einsicht resp. zum Bezuge bereit.

Wien, am 15. Oktober 1885. (2218)

Die General-Direktion.

Getreideverkehr aus Russland. Mit 20. Oktober a. St. / 1. November n. St. 1885 gelangen neue Spezial-Exporttarife für den Transport von Getreide etc. von den Stationen der Moskau-Kursker Bahn, Kursk-Charkow-Azower und Charkow-Nicolajewer Eisenbahn via Kiew - Zdolbunowo bezw. Kiew-Schmerinka nach Brody und Podwoloczyska zur Einführung.

Die im Spezial - Exporttarife für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nicolajewer Bahn via Znamenka - Fastow und Elisabethgrad nach Brody und Podwoloczyska vom 10/22. Juli 1885 enthaltenen Frachtsätze, dann der Spezial-Exporttarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Ekaterinen-Bahn nach Brody und Podwoloczyska vom 10/22. Juli 1885 bleiben bis 1/13. Januar 1886 in Wirksamkeit.

Exemplare der in Kraft tretenden neuen Tarife sind bei der Betriebsdirektion (kommerzielle Abtheilung) in Lemberg oder beim Oekonomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 15. Oktober 1885. (2219)

Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Vom 15. Oktober 1885 n. St. ab gelten im Anhang zum Russisch - Böhmischen Flachstarif vom 13. April 1884 n. St. an Stelle der auf Seite 3 unter B ab Schnittpunkt östlich für den Verkehr mit Moskau und Wjäsma enthaltenen Marktfrachtsätze die nachstehenden Rubel - Schnittfrachtsätze:

von Moskau bis Schnittpunkt östlich . . .	1,3091 Rubel	pro 100 kg.
von Wjäsma bis Schnittpunkt östlich . . .	0,9818 Rubel	

Wien, am 12. Oktober 1885. (2220)

Die Generaldirektion.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. November l. J. treten die Nachträge III zu den Heften 1 und 2 des Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischen Verbandtarifes in Kraft. Dieselben erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 12. Oktober 1885. (2221)

Die Direktion.

Rumänische Staatsbahnen. Am 15/10. l. J. tritt Nachtrag I zum Kilometerzeiger vom 15. Juli l. J. für den Güter- und Personenverkehr in Kraft.

Preis 10 bani.

Bukarest, den 12. Oktober 1885. (2222)

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. November l. J. werden neue Fahrpreise für direkte Billets zwischen Krakau, Tarnow, Lemberg, Alt-Sandec, Zegiestow (Bad) und Muszyna-Krynica einerseits und Warschau via Granica andererseits, sowie zwischen Krakau und Czenstochau eingeführt.

Wien, den 11. Oktober 1885. (2223)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Vom 15. Oktober l. J. an werden Salonwagen, welche Reisende auf den Linien der K. K. priv. Südbahngesellschaft sowohl im internen als auch im Transitverkehre benutzen wollen, insoweit die Beistellung solcher Wagen mit Rücksicht auf die Station, in welcher die Anforderung erfolgt, dann mit Rücksicht auf die Frequenz des betreffenden Zuges überhaupt ge-

schehen kann, dem Publikum ohne Unterschied der Entfernung, welche durchfahren werden soll, gegen Lösung von neun Fahrkarten I. Klasse der zu benutzenden Zugsgattung zur Verfügung gestellt.

Wenn mehr als neun Personen in dem Salonwagen Platz nehmen, so hat jede weitere Person eine Fahrkarte I. Klasse der zu benutzenden Zugsgattung zu lösen.

In den Ausgangsstationen der Züge müssen Salonwagen spätestens 3 Stunden vor Abgang des Zuges, in Zwischenstationen jedoch 24 Stunden früher angesprochen werden, wobei jedoch bemerkt wird, dass die Bahnverwaltung in keinem Falle eine Garantie betreff Beistellung solcher Wagen übernehmen kann.

Wien, am 30. September 1885. (2224)
Die Generaldirektion.

Thüringischer Verbands-, Personen- und Gepäckverkehr. Am 5. Dezember cr. wird die direkte Personen- und Gepäckabfertigung von Lichtenfels nach Apolda, Halle und Leipzig via Eisenach, von Coburg nach Gera und Zeitz via Eisenach und Plaue, von Coburg, Hildburghausen, Lichtenfels, Meiningen und Themar nach Arnstadt, von Coburg nach Jena und von Meiningen nach Saalfeld via Eisenach aufgehoben. Ferner werden an diesem Tage die Billets, gültig für alle Züge von Immelborn und Salzungen nach Oberhof, Suhl, und Zella-Mehlis, von Schmalkalden nach Arnstadt, Elgersburg, Gräfenroda, Ilmenau, Oberhof, und Zella-Mehlis, von Wernshausen nach Arnstadt und Elgersburg via Grimmenthal eingezogen.

Erfurt, den 20. Oktober 1885. (2225)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

V. Submissionen.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Anfertigung und Lieferung von
10 Personenzug-Lokomotiven,
6 Güterzug-Lokomotiven
nebst Schlepptendern und den dazu erforderlichen Reservestücken nach Blatt III 1 bezw. Blatt III 2 und III 3 der revidirten Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen soll vergeben werden. Bedingungen können zu 3 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst bezogen werden. Angebote sind bis zum 1. November d. Js. mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48 hier, einzureichen. Die Eröffnung erfolgt am 2. November Vormittags 11 Uhr in dem genannten Büreau.

Köln, den 13. Oktober 1885. (2226)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von 8 Stück Normal-Personenzuglokomotiven mit Tendern und 1 Satz Reservestücken soll vergeben werden.

Anerbieten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Anerbieten auf Lieferung von Lokomotiven" bis zu dem am 10. November cr. Vormittags 11 Uhr in unserm maschinentechnischen Büreau hier anstehenden Submissionstermin portofrei einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ pro Exemplar von dem genannten Büreau bezogen werden.

Altona, den 16. Oktober 1885. (2227)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Lieferung von Telegraphenmaterial. Die Lieferung von

6 000 Stück	Zinkcylindern	für Meidingersche Batterieelemente,
1 000 „	Kupfercylindern	
250 kg	Kupferdraht mit Wachsüberzug,	
1 000 „	Bittersalz	

sollen im Submissionswege unter Vorbehalt der Auswahl unter den Bewerbern vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind an die Königliche Magazin-Verwaltung auf dem Schlesischen Bahnhofe zu Dresden-Neustadt, woselbst auch die speziellen Lieferungsbedingungen ausliegen, versiegelt, frankirt und mit der Bezeichnung: „Lieferung von Telegraphenmaterial" versehen, bis zum 4. November d. Js. einzusenden.

Unberücksichtigte Angebote bleiben unbeantwortet.

Dresden, den 16. Oktober 1885. (2228)
Königliche Betriebstelegraphen-Oberinspektion.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F&G NEPTUN Verzinkerei, Telegraphenkabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Tinten.
Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. Bornträger & Clüsener.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 83. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Oktober 1885.

Dieser Nummer liegt No. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zerstörungen von Eisenbahnen im Nordamerikanischen Bürgerkriege.

Der gewaltige Krieg in Amerika zwischen Nord und Süd hat uns erst gezeigt, welch' eine hervorragende Rolle die „Eisenbahnen" dort eingenommen haben. Auf beiden Seiten war man daher bemüht, diese einflussreichen Kommunikationsmittel zu zerstören. Selbstredend hing die Zerstörung davon ab, ob man diese Bahnen fernerhin benutzen wollte oder nicht. Eine gänzliche Zerstörung einer solchen Bahn wurde z. B. auf der Strecke zwischen Baltimore und dem Ohio ausgeführt. Man benutzte diese Bahn, um Truppen von dem östlichen nach dem westlichen Kriegsschauplatz zu führen, gleichzeitig wurde die Armee, welche am Mississippi kämpfte, auf dieser Linie mit Munition versorgt.

Eine fliegende Kolonne unter Anführung eines Genieoffiziers der Südarmee, welcher die Thätigkeit seiner Kolonnen schildert, vollführte die Zerstörung in folgender Weise:

„Die Leute legten mit einigen Schaufeln alle Schwellen auf der einen Seite vom Boden frei, so dass die Hölzer ganz blos lagen, auch in der Mitte wurde die seitlich liegende Erde etwas gelöst; dann wurden vermittelst der mitgeführten Beile, von denen jede Kompagnie zwei zu besitzen pflegt, die Schrauben, welche die Schienen miteinander verbanden, abgeschlagen und zwar an den Enden derjenigen Strecke, welche man aufheben wollte. Dann traten soviel Mann als nur irgend Platz hatten an diejenige Schiene heran, unter der die Schwellenköpfe blos gelegt waren und suchten, unterstützt von vorher im Walde gehauenen Hebebäumen, die Schiene mit den daran befestigten Schwellen empor zu heben. Dies geschah natürlich auf ein Kommando.

Nachdem sich der ganze Oberbau gelüftet hatte, wurde durch gemeinschaftliche Anstrengung die Schiene so hoch gehoben, dass die Schwellen senkrecht standen; dann wurde Halt gemacht und auf ein nochmaliges Kommando die ganze gehobene Strecke so überstürzt, dass die Schienen unter die Schwellen zu liegen kamen. Schon durch die Erschütterung und den Umstand, dass man alte Schwellen, Bäume etc. auf die Stelle gelegt hatte, auf welche der ganze Oberbau hinabfiel, lockerte sich bereits der Zusammenhalt zwischen Schienen und Schwellen, sodass es nunmehr nicht mehr allzu schwer war, die Verbindungen gänzlich zu trennen. — Doch man ging weiter. Die Mannschaften trugen die Schwellen auf einen grossen Haufen zusammen und legten die Schienen quer hinüber, so dass sie nur in der Mitte auflagen und gänzlich in der Luft schwebten.

Nunmehr steckte man den ganzen aufgetragenen Haufen in Brand. Anfangs übte das Feuer keine Wirkung auf die Schienen aus, als aber die Hitze zunahm und das Eisen glühend wurde, erweichte es infolge der Hitze derartig, so dass die schweren, nach aussen stehenden Enden langsam auf den Scheiterhaufen hinsanken und die ehemals geraden Schienen vollständig verbogen wurden. — Selbstredend wurden auch die Brücken und Tunnels gänzlich zerstört. Der Ingenieuroffizier, welcher diese Zerstörung ausgeführt, hatte eine Menge Erfahrungen gesammelt und zwar unter Anführung des Guerillagenerals Imboden. Lassen wir den Offizier selbst erzählen, welche interessanten Mittheilungen wir einer Skizze des Majors Schubert entnehmen, welcher den Krieg unter dem General Lee mitgemacht hat.

Unser Korps hatte keine andere Aufgabe, als die feindlichen Verbindungen so unsicher wie möglich zu machen. War die Bahn feindlicherseits noch in Benutzung und hatte man z. B. wenig Zeit oder war es Nacht, so dass man sich unbemerkt heranschleichen konnte, so war das einfachste Mittel, grosse Baumstämme oder einige Schienen schräge, quer über die Bahn zu legen. Sicherer natürlich war bekanntlich, einige Schienen aufzureissen. Doch dies war andererseits darum gefährlich, weil es Lärm verursachte und man die Posten und Wärter, welche die Bahn bewachten, aufmerksam machte. Alle diese Vorkehrungen wurden in der Regel bereits am frühen Morgen bemerkt und beseitigt; selbst das Aufreissen von Schienen machte oft keinen Aufenthalt mehr, da alle Bahnzüge in unserem Bereiche schon für solche Fälle Reserveschienen mit sich führten. Das sicherste Mittel, einen Zug zum Entgleisen zu bringen und dadurch die Bahn für längere Zeit unbrauchbar zu machen, bestand darin, dass man — natürlich unbemerkt, also Nachts — die äussere Schiene einer Kurve löste und sie dann wieder auf dem alten Platze so hinstellte, dass selbst die Wärter nichts von der Lösung bemerkten. Brauste nun der Zug heran, so drängte die

Schwere des ganzen Zuges nach aussen und wurde nur durch die äussere Schiene in der neuen Richtung erhalten. Natürlich war aber die losgelöste nur lose aufgestellte Schiene nicht im Stande irgend einen Widerstand zu leisten, sie fiel deshalb um und der ganze Zug, statt in der Kurve zu bleiben, lief gerade aus und entgleiste. — Bei Mills Bend raste ein Zug, der mit dem werthvollsten Kriegsmaterial beladen war, bei solcher Entgleisung gerade gegen die Böschung und grub sich tief in dieselbe ein, so dass es unserem Korps, welches gleichzeitig die Bahn überfiel, ein leichtes war, das Material auf Wagen zu laden und der Hauptarmee zuzuführen.

Ein anderes Mal, im Herbst 1862, war ich mitten im Walde bei Bartin darangegangen, einen Theil der Bahn gründlicher zu zerstören; als ich eben beginnen wollte, kam einer meiner vorgeschickten berittenen Vorposten herbeigesprengt und meldete mir, dass eine grössere feindliche Patrouille den Wald heraufkäme und dass sie spätestens in einer halben Stunde eintreffen würde. Was thun? Mein Befehl lautete, die Bahn unter allen Umständen für einen Tag unfahrbar zu machen, weil man hoffte, in dieser Zeit an einer anderen Stelle die wichtige Brücke bei Burkersville zerstören zu können.

Das einfache Aufreissen der Gleise hätte zu wenig Aufenthalt gegeben; so musste ein anderer Ausweg gefunden werden, der eine wirksamere Unterbrechung verursachte. Als ich noch über die Mittel dafür nachsann und mir überlegte, dass auf der ebenen Bahn selbst mein mitgeführtes Pulver nichts nutzen könnte, wurde ich von einem Manne auf zwei ziemlich grosse Bäume aufmerksam gemacht, welche auf dem Abhange eines Bahndurchganges sich beinahe gegenüber standen. Die Wurzel des einen Baumes war durch das Abgraben der Böschung schon bedeutend beschädigt worden und der Baum daher lose; den anderen aber musste ich gänzlich durchsägen und durchhauen lassen, was dann auch gleichzeitig geschah. Die halbe Stunde verrann und noch war ich mit meiner Arbeit nicht fertig; ich liess deshalb, um den Feind aufzuhalten, die überflüssigen Leute ausschwärmen und in breitester Linie im Walde ein Feuer eröffnen, so dass die feindliche Patrouille, welche eine längere Feuerlinie vermuthete, stutzte und ebenfalls eine Schützenlinie entwickelte, die sich vorsichtig mit unseren Leuten herumschoss. Meine Leute, im Waldgefecht erfahren, ortskundig und durchaus sichere Schützen, hielten durch ein paar wohlgezielte Treffer die Gegner so lange im Schach, bis sie schliesslich sich zu einem ernsthaften Vorstosse ermannten, dem meine Leute gewandt auswichen. Sie konnten dies mit um so grösserer Beruhigung thun, als unser Werk auf das glänzendste vollbracht war; durch das gleichzeitige Sägen und Hauen waren die Stämme endlich durchgeschnitten und durch die Führung vermittelst der mitgebrachten Seile die fallenden Bäume so glücklich niedergeworfen worden, dass die Zweige zum Theil ineinander schlugen und solch' eine dichte Verwirrung von sich gegenseitig verschränkenden Aesten und Zweigen darboten, dass ich über die vorläufige Sperrung der Bahnlinie beruhigt sein konnte.

Viel Unheil haben wir, als ich zu Mosby's Freikorps gehörte, an der Bahn gestiftet, welche längs des Potomak läuft. Obgleich wir nur einige hundert Mann zählten, so hatte die feindliche Bahnbewachung gegen uns auf fast 4 000 Mann gebracht werden müssen, was uns dennoch nicht hinderte, plötzlich irgendwo vorzustossen und Störungen zu verursachen; ja wenn wir Glück hatten, konnten wir selbst damals noch hier und da ganze Eisenbahnzüge aufheben. So hatten wir uns in dem dichten Walde bei Herdon-Station, nachdem wir eine Feldwache unbemerkt aufgehoben hatten, in Hinterhalt gelegt und in einem Wasserloche, welches zufällig trocken war, unter der einen Schiene eine tüchtige Pulverladung angebracht. Diese wurde vermittelst einer Pistole entzündet, deren Abzug mit einem Bindfaden abzudrücken war. (Heute würde man die Sache einfacher mit einer Dynamitpatrone machen! D. V.)

Als der Zug heranfuhr, wurde die Ladung vermittelst des Bindfadens entzündet; die Explosion traf, nachdem Lokomotive und Tender glücklich hinüber waren, einen Gepäckwagen, der gänzlich zertrümmert wurde, während der übrige Zug über die Trümmer stürzte resp. entgleiste. Nur wenige der auf dem Zuge gewesenen Mannschaften entkamen im Walde, der grösste Theil wurde gefangen genommen, vor allem aber wurde die werthvolle Ladung geborgen und der Hauptarmee zugeschickt, die damals bitteren Mangel an allem litt.

Lange durfte unser Aufenthalt natürlich nicht ausgedehnt werden, da von allen Seiten Verstärkungen heranrückten. — Auch bei Beaver Creek hatten wir die unter der Schiene verborgene Pulverladung dadurch entzündet, dass die Lokomotive gegen ein richtig gestelltes Kupferhütchen stossen und so die Ladung entzünden musste.

Merkwürdigerweise kam auch hier die Lokomotive, welche sehr schnell dampfte, vor der Wirkung der Entzündung unversehrt über die gefährdete Stelle hinweg und nur der Train wurde theils zertrümmert, theils entgleiste derselbe."

Wichtiger als die Zerstörung war die Wiederherstellung zerstörter Bahnen und die Wiederinbetriebsetzung verlassener Eisenbahnlinien. Auch hierin leisteten die Amerikaner bei ihrem Unternehmungsgeiste und dem Geschicke, Arbeiten anzuordnen und in Gang zu bringen, ausserordentliches. Zu Hilfe kam dabei den Leitern der Arbeiten, dass infolge der nöthigen Selbstbilfe jeder Amerikaner mit Axt und Säge, mit Hacke und Spaten umzugehen versteht. — Die beiden sich gegenüberstehenden Gegner wetteifern darum in der Herstellung zerstörter, ja selbst im Bau neuer Eisenbahnen. So bauten die Konföderirten zwei grosse Strecken, um drei Bahnen miteinander zu verbinden, welche durch das Vorgehen des Feindes getrennt worden waren; noch mehr wirkten im Bahnbau die ihnen gegenüberstehenden Unionisten, welche den Mangel an tüchtigen Anführern und Truppen durch die Massen von Mannschaften zu ersetzen suchten und durch die technische Geschicklichkeit, in welcher der Maschinenbauer des Nordens dem Ackerbauer des Südens überlegen war.

Die Amerikaner hatten schliesslich den Bau grösserer Bahnstrecken ordentlich militärisch einexerzirt und organisirt, wie derselbe, wenngleich viel vollendeter, jetzt in den meisten grösseren Europäischen Armeen durch die Spezialtruppentheile (Eisenbahnregimenter, Eisenbahn-Feldabtheilungen etc.) betrieben wird.

Wenn eine ganz neue Strecke zu bauen war, so ritt eine Rekognoscirungspatrouille, bestehend aus Bahnbaumeistern und Geometern voran, gefolgt von Maulthieren etc., welche die Apparate und Messinstrumente trugen. Nachdem diejenige Lage der Linie ausfindig gemacht und abgesteckt war, welche die geringste Arbeit zur Herstellung verursachte, wurde sofort mit der Regelung der Arbeit begonnen.

Auf der abgesteckten Bahnstrecke selbst wurde eine Abtheilung vorangeschickt, welche die Bahn ebnete, d. h. die Hügel durchschnitt und die Thäler und Schluchten mit Dämmen beschüttete. Soviel Mann als irgend arbeiten konnten, wurden oft noch mit hinlänglicher Ablösung angestellt, um den Bau zu fördern. — Andere Abtheilungen wurden in die Wälder geschickt, durch welche die Bahn führte, um dort Bäume zu fällen und Schwellen zu schneiden. Hierbei wurden oft die Baumstubben als Unterlage für die Schienen benutzt, um sich Schwellen zu ersparen. Andere Abtheilungen transportirten die Schwellen nach der Bahnstrecke und legten sie dort in Haufen nieder. — War das Planum fertig, so wurden die Mannschaften wiederum eingetheilt und zwar in vier grössere Theile. Die erste Abtheilung ging voran, legte die Schwellen in den rechten Abständen und Höhen auf die Bahnstrecke nieder, der zweite Theil die Schienen auf die richtigen Längen, der dritte befestigte die Schienen mit Hakennägeln in der vorgeschriebenen Gleisebreite und der vierte stopfte die Schwellen fest und regulirte die Höhenlage der ganzen Strecke. Natürlich hatten diese Bahnen viele Kurven und durfte nur langsam auf denselben gefahren werden, dennoch waren sie für die beiden Armeen von unendlichem Werthe. L.

Das internationale Recht der Eisenbahnen im Kriegsfalle.

(Fortsetzung aus No. 82.)

Die grosse Kategorie von Sachen, welche in ihrer Eigenschaft als Transportmittel dem Rechte der Kriegsmittel unterworfen sind, enthält vier Gruppen. Die erste und älteste handelt von den Schiffen, die zweite von der Post, die dritte vom Telegraphen mit dem Telephon und die vierte von den Eisenbahnen.

Wir können nun, indem wir die beiden Grundsätze auf die Begriffe und die Kategorien der Nationalökonomie zurückführen, sie in dem Sinne weiter erklären, dass wir sagen: Alles was zum Kapital der Gründung gehört, bleibe dem Eigenthumsrechte in Kriegszeiten unterworfen, während alles was zu ihrer Verkehrsfunktion und zur Erlangung eines Einkommens dient, wie die „Kriegsmittel" genannten Sachen behandelt werden müsse.

Während indessen im Grunde die Funktion dieser vier Formen von internationalen Verkehrsanstalten immer dieselbe ist, so ist doch die Natur ihrer Verkehrsmittel und ihre Eignung als Kriegsmittel so verschieden, dass dieser Unterschied vier besondere internationale Kriegsrechtssysteme erzeugt hat. Jedes dieser Systeme gehört einer der Kategorien der Verkehrsmittel an. Ihre Gesammtheit bildet nach unserer Meinung das internationale Recht für diese dritte Kategorie des Kriegssachenrechts.

In der That haben von diesen vier Kategorien bereits die beiden ersteren ihr nationales Sonderrecht ausgebildet, das wir mit wenigen Worten andeuten wollen. Was in erster Linie die Schifffahrt anbelangt, so ist das Recht der Anstalten zum Schiffbau eines der Eigenthumsrechte, aber das Recht der fahrenden Schiffe begreift in Theorie und Praxis das sehr wichtige System der Regeln über die Kaperei, die Blokade und die Prisen.

Die Post ist trotz ihrer Eignung, den Kriegführenden zu dienen, als ausserhalb des Kriegsrechts stehend angesehen und auch in ihren internationalen Funktionen für unbeschlagnehmbar durch jede bewaffnete Macht erklärt, wenn es sich nicht geradezu

um eine besondere Waffenthat handelt. Daher ist bei Einschliessung einer Feste der Postverkehr dieser Blokade unterworfen.

Was die Telegraphen betrifft, so kann ihre Thätigkeit vollständig durch den Kriegführenden in Anspruch genommen sein und man darf die Telegraphenlinien wohl als Kriegsmittel betrachten; daher ist das Recht abzuleiten, dieselbe, wenn nöthig, während des Feldzuges zu unterbrechen; ihre festen Apparate indessen gehören dem Rechte des Eigenthums an.

Was endlich die Eisenbahnen betrifft, so stellen wir den Grundsatz auf, dass, wie wir oben betont, der unbewegliche Theil dem internationalen Eigenthumsrechte, das Rollmaterial, die Züge und Wagen als Kriegsmittel angesehen und von Anbeginn des Krieges als solche behandelt werden müssen.

Von diesem Gesichtspunkte gehen wir bei der Darstellung des Systems des Eisenbahnkriegsrechtes aus. Die allgemeine Konsequenz des von uns dargelegten ist nun, dass alles, was unter den Begriff des unbeweglichen der Eisenbahn fällt, durch den Kriegführenden besetzt, verwaltet und nach Belieben gebraucht werden kann, die bewaffnete Macht aber niemals diesen Theil der Anstalt beschädigen darf, im Gegentheil seine Verwaltung mit Ausnahme des Falles einer besonderen Waffenthat unberührt lassen soll. Alles unter den Begriff des Rollmaterials der Bahn fallende darf dagegen nicht allein besetzt, sondern sogar nach dem Rechte der Eroberung dem eigenen Material einverleibt werden; dies ist eine allgemeine Regel, welche sogar aufrecht bleibt, wenn das Rollmaterial nicht wirklich im Kriege gebraucht wurde. Indessen ist es klar, dass die Aufstellung dieses Grundsatzes für das ganze Rollmaterial gegenüber der bewaffneten Macht des Gegners nichts weniger bedeutet, als die Zulassung des Prinzips der Kaperei für das Land.

Denn die Civilisation Europas, die sich so energisch dem Prinzipe der Kaperei wiedersetzt, muss dasselbe gegenüber der Kaperei auf dem Lande thun, die sich gegen die Züge, Lokomotiven und Wagen der Bahnen im allgemeinen richtet. Dies ist nicht allein richtig für den nicht feindlichen innern Handel jenes Landes, sondern auch das Interesse des Verkehrs zwischen allen Völkern unseres Erdtheiles wird verlangen, dass man von einem bestimmten Gesichtspunkte aus den Eisenbahnverkehr als einen im Prinzip ununterbrechbaren nach Art der Post ansehe, welch' letztere ja selbst hauptsächlich durch die Bahnen funktionirt. Das ist der Punkt, auf welchem das Recht der Kriegsmittel sich mit dem Prinzip des Eigenthumsrechtes, welches immer neutral ist, streitet.

Es ist klar, dass wir denselben grossen Fragen begegnen, welche auch für das Recht der Schifffahrt massgebend sind, ohne dass man sie in eine einfache einheitliche Regel auflösen könnte. Wir sagen nicht, dass dies an sich unmöglich sei; es wird eine Zeit kommen, wo Europa ein Recht besitzen wird, mächtig genug, um selbst die Interessen der Kriegführenden unter seine Regeln zu zwingen; aber allmählich wird die Wissenschaft des internationalen Rechts das unkultivirte Gebiet des Völkerrechts bebauen, wie sie auch im Laufe der letzten Jahrhunderte dasselbe für das Recht der Schifffahrt in Kriegszeiten gethan. Es ist ihre Aufgabe, sich nicht bei allgemeinen Prinzipien aufzuhalten, die umsoweniger Anklang finden, als sie sich nur in einigen vagen und abstrakten Definitionen bewegen. Ihre Aufgabe ist, bestimmte Regeln für besondere Fälle aufzustellen. So wird sie ein Gewohnheitsrecht aus den individuellen Ueberzeugungen derer herausbilden, welche in allen diesen Dingen immer mehr bereit sind, besondere Entscheidungen zu fällen, als in allgemeine Prinzipienfragen sich einzulassen. Wir werden vorerst auf das Rollmaterial der Eisenbahnen diese Hauptunterscheidung anwenden, von welcher die zwei Theile des internationalen Rechts in Kriegszeiten für Personen und Sachen ausgehen, d. i. die Unterscheidung des Kriegsrechtes zwischen den Kriegführenden und den neutralen Personen; und vielleicht gelingt es uns, zu diesen beiden Kategorien für das Eisenbahnrecht einige neue Ideen hinzuzufügen.

(Fortsetzung folgt.)

Untergrund- und Hochbahnen.*)

Drei Städte Europas erfreuen sich bis jetzt all' jener Vortheile, welche „Stadtbahnen" dem lokalen Verkehre bieten: London, Berlin und Rotterdam. In der Hauptstadt des Deutschen Reiches wie in dem handelsbelebten Hafenplatze an der Maas führen Schienenpfade, welche die grossen Bahnhöfe der Hauptlinien verbinden, quer durch die Stadt; auf Mauern und Pfeilern braust die Lokomotive über das bewegte Leben der Strassen hin, diese entlastend von übermässigem Verkehre. Die Hochbahn Berlins und die Hochbahn Rotterdams ergänzen das Verkehrsnetz dieser Städte und ergänzen zugleich das grosse internationale Eisenbahnnetz des Kontinents. Ja, bei der Stadtbahn des Niederländischen Hafenplatzes erscheint diese letztere Aufgabe als die wesentliche, als die hervorragende Bestimmung derselben; ihre Anlage und ihr Betrieb weisen darauf ganz entschieden hin. In der Deutschen Kaiserstadt hat man den lokalen und internationalen Interessen die gleichen Rechte eingeräumt: man hat für den „Fernverkehr" wie für den Stadtverkehr getrennte Schienenwege geschaffen, welche nur derselbe Bahnkörper trägt und dieselben Hallendächer überspannen.

Einen gewaltigen Gegensatz hierzu bildet die Stadtbahn in London, wenn auch manche Einzelheiten, namentlich bei der Betriebsweise der Berliner Stadtbahn, deutlich erkennen lassen, dass der Ausführung dieser letzteren gründliche Studien in der Weltstadt an der Themse vorangegangen sind. Hier fährt die Lokomotive nicht über, sie fährt unter den Strassen, und hier steht sie in erster Linie im Dienste des lokalen Verkehrs. Freilich liegen in London in dieser Beziehung Verhältnisse vor, wie sie in keiner andern Grossstadt der „alten Welt" wieder zu finden sind. Die Hauptbahnen Englands, welche von London ausgehen, erstrecken sich weit hinein in das Centrum der Stadt, sie verzweigen sich noch im Weichbilde von London, und ihre Zweige laufen über und unter der Erde aus-, in- und übereinander und bilden so in dem Häusermeere von London ein wirres Gewebe von Schienenpfaden, in dem sich zurechtzufinden wohl nicht leicht ist; sie erscheinen zugleich als ein ziemlich vollständiges Stadtbahnnetz, welches den Verkehr in London und seiner nächsten Umgebung fördert und die Möglichkeit bietet, fast von jedem Punkte der Weltstadt aus eine Reise anzutreten.

Jene Bahn aber, welche man als eigentliche Stadtbahn Londons bezeichnet, ist der eiserne Schienengürtel, welcher jenen Theil der Themsestadt umschliesst, in dem sich ihr gesammtes Handels- und Geschäftsleben entwickelt, jenen Theil, welcher durch die Börse, durch die Hauptpost, durch das Amtshaus des Lord Mayors, durch das Parlamentsgebäude und die Häuser der Innungen, durch die Büreaus der Kaufherren und grossen Unternehmer zur City wurde. Bis dicht heran an dieses Schienenband fahren die Lokomotiven der Hauptbahnen, aber innerhalb desselben ist das bisher unangefochtene Gebiet des Omnibus, welches in seiner Beweglichkeit den verworrenen Spuren des Cityverkehres zu folgen vermag.

Eine direkte Verbindung zwischen einzelnen Stationen der Stadtbahn und den Bahnhöfen der Hauptbahnen besteht nur auf dem nördlichen Theile der Linie, welcher der „Metropolitan Railway Company" gehört; auf der südlichen Linie, welche die „Distrikt Railway Company" ihr Eigenthum nennt, ist der Passagier gezwungen, kürzere oder längere Wegestrecken auf den Strassen zurückzulegen, um von einer Station der Stadtbahn zu jener einer Hauptbahn zu gelangen. Die District Railway besitzt keinerlei Abzweigungen, während von der Metropolitan Railway Linien nach Putney, Richmond, Ealing und Hounslow, nach West-Drayton und Windsor auslaufen und sich überdies noch an sie eine „Mittelringbahn" und eine „Aussenringbahn" anschliessen. Als Peripherielinie bietet die Stadtbahn in London dem gegenseitigen Verkehr der Stadttheile, welche die City umgeben, sowie dem Verkehr dieser mit jenen mehr Vortheile, als die „Durchmesserbahnen" zu Berlin und Rotterdam; sie schafft mehr Berührungspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsgebieten der Stadt, als diese, und gewährt darum auch allen Bezirken derselben die Möglichkeit, in gleichmässigerer Weise an dem geschäftlichen Leben und dem daraus erwachsenden Nutzen theilzunehmen.

Die Stadtbahn in London zieht — wie bekannt — „unter der Erde" ihren Eisengürtel um die City. Es wäre heute überflüssig, darüber zu disputiren, ob es nothwendig war, der Lokomotive einen Weg unter den Häusern und Strassen der Stadt zu bahnen; in Berlin hat man aber jedenfalls recht gethan, das Beispiel Londons nicht nachzuahmen. Und ich glaube, man sollte überall dort, wo nicht zwingende Gründe sprechen, unter die Erde zu fahren, in die Fussstapfen Berlins treten.

Eines der wesentlichen Momente, das bei Anlage einer Lokomotiveisenbahn inmitten einer Grossstadt in Betracht kommt, ist zweifellos die Architekturfrage. Sie ist in Berlin in entsprechender Weise gelöst worden, wie ja allgemein bekannt ist. Des grossartigen Charakters, der hier die Stationsgebäude auszeichnet, entbehren selbstverständlich jene der Untergrundbahn in London vollständig; sie entsprechen eben ihrer eigentlichen Bestimmung, den Weg unter die Erde zu vermitteln. Es sind kleine ebenerdige Gebäude, bei deren Entwurfe dem kühnen Geistesfluge des Architekten gar enge Schranken gezogen wurden; zwischen den hohen Privathäusern Londons mit ihren unscheinbaren, schmalen und langweiligen Façaden fallen diese unfreundlichen Stations-

---

*) Unter diesem Titel veröffentlichte, wie bereits erwähnt, Herr Alfred Birk eine werthvolle Studie in der „N. Fr. Pr." Wir entnehmen derselben folgende Ausführungen, welche sich auf die Schilderung des Verkehrs in den genannten Grossstädten beziehen.

häuschen, deren einzigen Schmuck die bunten Eisenbahnfahrpläne bilden, weniger auf; aber inmitten der stilvollen, monumental gedachten Paläste einer Grossstadt wie Berlin oder Wien müssten sie selbst bei besserer architektonischer Durchbildung doch immerhin kleinlich erscheinen und das Gesammtbild stören, wie eine Zwergkiefer unter den stolzen Bäumen eines Tropenwaldes. Bei einigen Stationen liegt das Aufnahmegebäude in den Höfen grösserer Gebäude; diese Anordnung gefällt uns besser, die Bahn ist hier vollkommen dem Verkehre auf der Strasse, dem Leben über der Erde entrückt, und nur ein Wegweiser mit der Aufschrift: „Metropolitan Railway" oder „District Railway" erinnert den Passanten daran, dass sich der Britischen Hauptstadt Leben, Handel und Wandel zum Theil auch unter der Erde abspielt und abwickelt.

Als ich das erstemal in London eine Station der Untergrundbahn betrat, konnte ich mich eines unheimlichen Gefühles nicht erwehren; in das schmale Vestibule fällt nur schwach das Tageslicht und die hölzernen Stiegen, welche zu den Perrons hinabführen, sind düster und russig; die Wände sind geschwärzt, wie altersgrau, und man erkennt nur schwer, dass Aufschriften an denselben die Richtung der Züge anzeigen, welche an dem betreffenden Perron vorfahren. In der Halle selbst kämpft das Tageslicht mit der Nacht; ein Rauch- und Gasgeruch ist hier jederzeit in mehr oder minder hohem Grade bemerkbar.

Die Hochbahn in Berlin hat bekanntlich für beide Fahrtrichtungen einen Perron inmitten der zwei Gleise; in London besteht für jede Fahrtrichtung ein eigener Perron mit gesondertem Zugange von der Vorhalle aus. Es ist dies jenes System, welches bei vielen Hauptbahnen Frankreichs und auf verschiedenen Stationen Deutscher Bahnen besteht, auch bei uns in den Lokalbahnstrecken der Süd- und Westbahn zur Einführung kommt, respektive bereits eingeführt ist; allerdings haben bei diesen Bahnen Sicherheits- und Betriebsrücksichten für die Acceptirung desselben gesprochen, welche auch dem in Berlin angewendeten System eigen sind; diesem letzteren haftet jedoch im Vergleiche zum ersteren der Nachtheil an, dass ein Irrthum bei der Benutzung der nach zwei entgegengesetzten Richtungen abfahrenden Züge für das Publikum möglich ist. In London wird der Zutritt zu den Perrons überwacht, so dass also das Betreten eines unrichtigen Perrons und mithin das Einsteigen in einen unrichtigen Zug ausgeschlossen erscheint.

Die Wände der Stationshallen der Untergrundbahn sind mit Geschäftsanzeigen aller Art bedeckt; diese Ankündigungen sind überall sichtbar, wo nur ein Lichtstrahl durch die Tunnels fällt: in Einschnitten, Luftöffnungen etc. Diese Annoncenfülle hat mir anfangs einige Verlegenheiten bereitet; es gibt Anzeigen, welche nur aus einem einzigen Worte bestehen, zum Beispiel Partington — wie ich später erfuhr, der Name eines „Ankündigungsinstitutes" — ich hielt es für den Namen der Station, bis mich schliesslich die Wiederkehr desselben eines andern belehrte. Die Tafel mit der Stationsbezeichnung geht unter den vielen aufdringlichen Ankündigungen verloren; es ist deshalb gut, dass der Stationsname auch auf den Glaskugeln der Laternen angeschrieben ist — eine Anordnung, welche jedenfalls empfehlenswerth erscheint.

Eine Fahrt auf der Untergrundbahn hat für mich nie zu den Annehmlichkeiten gehört — ich habe immer mit einer gewissen Sehnsucht an eine Fahrt auf der Hochbahn in Berlin gedacht. Hier der reizende Wechsel prächtiger Stadt- und Landschaftsbilder, hier das bunte Gewoge grossstädtischen Lebens unter uns, hier zur Nachtzeit der zitternde Widerschein von tausend und tausend Lichtern zu unseren Füssen — dort die Nacht um uns und die düsteren Tunnelwände, an denen das Geklapper der Schienen einen lästigen Widerhall findet. Nun denke man sich noch die matte Gasbeleuchtung der Waggons selbst hinzu, man vergegenwärtige sich das Nerven angreifende Gekreische, mit welchem sich der Zug durch die Kurven windet, und man wird mir vielleicht zustimmen, dass für nervöse Personen als erste Regel gelten müsste, die Untergrundbahn nicht zu benutzen.

Der Rauch belästigt die Passagiere im allgemeinen weniger, als man vermuthen sollte; aber ziemlich geschwärzt im Gesichte, an den Händen und Kleidungsstücken kehrt man doch von jeder Fahrt im unterirdischen London heim. Ein Beweis, dass die Luft in den Tunnels der Untergrundbahn eine sehr unreine und mithin gesundheitsschädliche ist. In einer Grossstadt jedoch, wo ohnehin so zahlreiche Faktoren zusammenwirken, die Gesundheit der Bewohner gleichsam systematisch zu ruiniren, ist es wohl nicht gleichgültig hinzunehmen, wenn Tausende und Abertausende Tag für Tag kürzere oder längere Zeit hindurch eine durch Rauch und Heizgase verunreinigte Luft einathmen. Es wird so oft auf die bedeutende Wirkung der Ventilationsöffnungen hingewiesen, jener Luftschläuche, welche die Tunnels mit der freien Luft in Verbindung setzen, indem sie in dem Niveau der Strassen ausmünden. Es ist zweifellos, dass sie die Luft der Tunnels verbessern; es ist aber auch begreiflich, dass sie bei dem grossartigen Verkehre auf der Untergrundbahn, bei dem Umstande, als zwischen zwei Zügen, welche dieselbe Luftöffnung passiren, vielleicht der knappe Zeitraum von einer, höchstens zwei Minuten liegt, die Atmosphäre nicht in erforderlichem Grade rein zu erhalten vermögen. Da übrigens auch den Lokomotivführern durch die Rauchwolken, welche die Tunnels erfüllen, das Erkennen der Signallichter thatsächlich erschwert wird, so hat die Gesellschaft in der neuen Tunnelstrecke von Aldgate am Tower vorüber nach Mansion-House zwei mächtige Ventilationsmotoren aufgestellt, um den Wünschen des Publikums und den Anforderungen des Betriebes in dieser Hinsicht gerecht zu werden.

Nicht alle Grossstädte besitzen die glückliche Bodengestaltung wie Deutschlands Hauptstadt, um eine Eisenbahn in ihrem Weichbilde zwischen Himmel und Erde dahinführen zu können; man wird sich vielleicht hier und da, wie z. B. in Wien, genöthigt sehen, der Lokomotive wenigstens streckenweise einen unterirdischen Weg zu bahnen, wie in London. Aber die moderne Technik gibt auch glücklicherweise Mittel genug an die Hand, die Fahrt durch solche Tunnels angenehmer und weniger gesundheitsschädlich zu gestalten, als dies in der Weltstadt an der Themse der Fall ist. Die Waggons so hell zu beleuchten, dass man sein Journal gemächlich durchblättern kann, ohne an den Augenarzt denken zu müssen, ist kein ungelöstes Kunststück mehr, und auch das Kreischen in den Bogen der Gleise zu vermeiden, ist für den Eisenbahntechniker kein allzu schwieriges Problem.

In jüngster Zeit hat nun auch auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs durch lange Tunnels die Maschinentechnik einen eminenten Erfolg zu verzeichnen: die Vervollkommnung der feuerlosen, durch die Kraft des Dampfes betriebenen Lokomotiven. Die feuerlose Lokomotive Lamm-Francq's, auf der Dampfentwickelung aus hocherhitztem Wasser beruhend, hat auf den Strassenbahnen Frankreichs, Amerikas und Javas ihre Leistungsfähigkeit bewiesen; die Natronlokomotive Honigmann's, bei welcher erhitzte Natronlauge gleichsam die Stelle des Feuers der gewöhnlichen Lokomotiven vertritt, wird auf den Tramways der alten Kaiserstadt Aachen erprobt — ich glaube, selbst von den Hochbahnen in Städten sollte die fahrende Dampfmaschine verbannt werden, welche mit ihrem russig-feurigen Athem das wichtigste Lebenselement des Menschen, die Luft, verpestet.

Eine Fahrt auf der unterirdischen Stadtbahn in London gehört — ich wiederhole es — nicht zu den Annehmlichkeiten, und doch befördern die Züge derselben täglich weit mehr als 100 000 Personen von einem Punkte der Stadt zum andern. Worin liegt die Ursache dieser Frequenz, welche sich von Jahr zu Jahr in erstaunlicher Weise vermehrte?

Auf der Hochbahn in Rotterdam verkehren die Züge in Zwischenräumen von einer halben Stunde; mitunter sind die Pausen auch noch länger. Ich habe diese Bahn selten benutzt, wenn ich Eile hatte; bei dem Verkehre im Weichbilde einer Stadt ist es ja meist unthunlich, zur bestimmten Minute auf dem Bahnhofe zu sein. Es ist aber geradezu unzulässig, zehn bis zwanzig Minuten lang auf einen Zug zu warten, welchen man drei bis fünf Minuten zu benutzen gedenkt. Die Aufeinanderfolge kurzer Züge in den möglichst kleinsten Zeiträumen ist das Wesen, ist das Charakteristikon des Stadtbahnbetriebes, welches von allem Anfange an schon bei Eröffnung desselben im Auge behalten werden sollte; denn je mehr die Betriebsweise dem Bedürfnisse des Verkehrs entspricht, um so bedeutender wird die Frequenz sein, um so rascher wird die Bahn das Publikum für sich gewinnen.

Auf der Stadtbahn in Berlin folgen sich die Züge in jeder Richtung alle zehn Minuten; auf der Untergrundbahn in London geht jede vierte Minute ein Zug, welcher den vollen „Cirkel" durchläuft, von Aldgate-Station, resp. Mansion-House-Station, ab. Dazwischen jedoch verkehren in grösseren oder geringeren Zeitdistanzen jene Züge, die auf eine Abzweigungslinie, auf einen „Aussenring" übergehen, so dass in die Stationen der District Railway jede zweite Minute ein Zug einläuft. Freilich an Sonn- und Feiertagen, wo ganz London ausruht und betet, feiert auch die Untergrundbahn. Als ich am Morgen des ersten Sonntags, den ich in London verbrachte, zur Charing-Cross-Station der District Railway kam, um in die Hygiene-Ausstellung hinüberzufahren, fand ich die Thür des Stationsgebäudes geschlossen und alles still und ruhig, wie in den Strassen. Erst in den Nachmittagsstunden beginnt es sich „da unten" wieder zu regen und lebendig zu werden; aber es bleibt doch nur ein matter Widerschein jenes Lebens, das an Wochentagen in diesen Tunnels herrscht.

Dieser Umstand erinnert mich an eine ähnliche Einrichtung in Paris: Auf der Ringbahn dieser Stadt sind an Sonn- und Feiertagen, also an jenen Tagen, welche allein der grössere und weniger bemittelte Theil der Bevölkerung zu seiner Erholung im Freien benutzen kann, die Fahrpreise ganz bedeutend — ich glaube um 50 pCt. — erhöht. In Berlin gibt es für die Fahrpreise auf der Hochbahn gerechterweise keinen Sonn- und Feiertag; für den Verkehr allerdings, aber in entgegengesetztem Sinne als in London. Ich erinnere mich an Festtage in der Deutschen

Kaiserstadt, an denen auf der Hochbahn ein Verkehr sich entwickelte, welcher hinter jenem, wie er an Wochentagen in den Stadtbahntunnels von London sich abspielte, kaum zurückstand. Um nur annähernd ein Bild des Verkehrs auf der Untergrundbahn in London zu geben, erwähne ich, dass die Zahl der beförderten Passagiere in dem letzten Jahre 50 Millionen erreichte, dass also täglich, bei Berücksichtigung des geringen Feiertagsverkehrs, durchschnittlich 140 000 Personen die Züge derselben benutzten.

Diese enorme Zahl von Passagieren ist wohl hauptsächlich nur durch die grosse Ausdehnung Londons, das sich auf einem Flächenraum von nahezu 320 qkm ausbreitet, erklärlich; hier ist die Untergrundbahn ein so unentbehrliches Hilfsmittel für das Verkehrsleben der Stadt, dass alle ihre Nachtheile, Unzukömmlichkeiten etc. gegen ihre Vortheile zurücktreten. Ich meine aber, dass man in den Grossstädten des Kontinents, ehe man daran geht die Lokomotive dem lokalen Verkehre dienstbar zu machen, nicht allein die technischen, architektonischen und sanitären Verhältnisse ins Auge fassen, sondern auch erwägen sollte, wie das Publikum selbst sich zu der Frage stellt: „Untergrund- oder Hochbahn?“

Alfred Birk.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellte, am 15. d. Mts. dem Betriebe übergebene, 3,6 km lange Verbindungsbahn Altenessen-Essen (Rh.) als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5807 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Deutsche Vereins-Verwaltungen, betreffend Umtausch unbrauchbar gewordener statistischer Anmeldescheine mit eingedruckten Stempelmarken (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 5824 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Adressentwürfe des Oesterreichischen Reichsraths über das Kommunikationswesen.

In der vom Herrenhause bereits angenommenen und im Abgeordnetenhause gegenwärtig der Debatte unterliegenden Adresse über die Thronrede finden sich folgende Stellen über das Kommunikationswesen. Das Herrenhaus sagt:

Massregeln zur Erleichterung des Verkehrswesens, insbesondere Benutzung der Staatsbahnen zur Förderung des Nationalwohlstandes, auf welchem Gebiete von seiten der Regierung Eurer Majestät bereits viel dankeswerthes geleistet wurde; Erleichterungen für Errichtung von Lokalbahnen wurden von der Regierung geschaffen.

Die Majorität des Abgeordnetenhauses äussert sich:

Wir werden die angekündigten Massnahmen Eurer Majestät Regierung auf dem Gebiete des Verkehrswesens und namentlich des Staats-Eisenbahnwesens freudig begrüssen und erwarten, dass die Regierung hierbei ihr Augenmerk auf die Regelung des Eisenbahn-Tarifwesens richten und bestrebt sein werde, in den auf die Erleichterung des Zustandekommens von lokalen Schienenwegen bezüglichen Vorlagen die Selbstthätigkeit autonomer Kreisen zu berücksichtigen. Wir anerkennen vollständig die weittragende Bedeutung aller dieser wirthschaftlichen und sozialen Reformbestrebungen, und wir werden ihrer Förderung unsere beste Kraft widmen.

Die Minorität erwähnt:

Allen zur Hebung der produktiven Thätigkeit bestimmten Massnahmen im Bereiche des Verkehrswesens wird das Abgeordnetenhaus gern beitreten, obgleich der durch Einführung billiger Tarifsätze auf den Staatsbahnen entstehende Ausfall an Einnahmen nicht durch Beschränkung der nothwendigen Investitionen und durch Schmälerung der Lokalkommunikationen gedeckt werden kann.

Zwei Anträge im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Abgeordneter Richter brachte folgenden Antrag ein: Das K. K. Handelsministerium wird beauftragt, dahin zu wirken, dass auf allen Oesterreichischen Eisenbahnen für Arbeiter möglichst niedrige, einheitliche Fahrpreise zur Berechnung gelangen, dass ferner von den wichtigsten Arbeitsmittelpunkten in die nächste Umgebung Arbeiterzüge eingeführt und die Arbeiter-Fahrkarten gebührenfrei behandelt werden.

Abgeordneter Abrahamowicz beantragt: Der Eisenbahnausschuss werde beauftragt, das Ergebniss der auf Veranlassung des Handelsministeriums in den Jahren 1882 und 1883 abgehaltenen Tarifenquête einer gründlichen Prüfung zu unterziehen und mit Berücksichtigung der damals ausgesprochenen Grundsätze und der seither gemachten Erfahrungen geeignete Massregeln zur Regelung des Tarifwesens unter Wahrung der landwirthschaftlichen, Handels- und gewerblichen Interessen vorzuschlagen.

Das Oesterreichische Eisenbahnbudget pro 1886.

Dem Exposée des Finanzministers hierüber entnehmen wir folgende, das Eisenbahnwesen betreffende Mittheilungen:

a) Im Handelsministerium muss behufs Vergleichung der Voranschläge aus dem letzten Präliminare ein Betrag von 800 000 fl. ausgeschieden werden, welche als vertragsmässige Zahlung, Verzinsung und Amortisation bei der Eisenbahn Pilsen-Priesen eingestellt waren und in dem gegenwärtigen Voranschlage auf den Etat der Staatsschuld übertragen wurden. Damit ergibt sich eine Verminderung des Gesammterfordernisses des Handelsministeriums um den Betrag von 1 579 674 fl., welcher aus der Verminderung des Aufwandes für den Eisenbahnbau resultirt, indem für diesen um 4 787 000 fl. weniger gefordert wird. Es sind ferner die im Vorjahre veranschlagten Kredite für die Betheiligung am Baue von Privatbahnen und der Errichtung der Trajektanstalt in Bregenz in Abfall gekommen.

b) Für Subventionen und Dotationen werden 590 000 fl. mehr eingestellt, obwohl für eine Bahn, die Mährisch-Schlesische Nordbahn, ein Erforderniss überhaupt entfiel. Mit Ausnahme der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, für welche 170 000 fl. weniger präliminirt werden, sowie der neuen Linie der Carl-Ludwigbahn, für welche 37 000 fl. weniger veranschlagt sind, erscheinen alle Bahnen, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen (Lemberg-Czernowitzer Bahn, Nordwestbahn, Ungarisch-Galizische Bahn, Ungarische Westbahn, Vorarlberger Bahn, Albrechtbahn, Mährische Grenzbahn und das Ergänzungsnetz der Staatsbahn) mit erhöhtem Garantieerfordernisse. Für die alte Linie der Carl-Ludwigbahn ist im Staatsvoranschlage kein Garantieerforderniss eingestellt.

c) Anders gestaltet sich das Bild beim Staats-Eisenbahnbetriebe. Vor allem ist neuerlich im Schema des Budgets für die Staatsbahnen eine Aenderung vorgenommen worden. Es werden nun abgesondert dargestellt: 1. die kleinen im Betriebe von Privatbahnen stehenden Staatslinien; 2. die Istrianer Staatsbahn; 3. die Dalmatiner Staatsbahn; 4. die Staatsbahnen in Galizien; 5. die Linien der Rudolfbahn; 6. die westlichen Staatsbahnen, welche alle anderen hier nicht angeführten Linien umfassen. Am wichtigsten und ausschlaggebend für das Budget sind die drei letzten Gruppen. Fasst man das gesammte Budget für diese Bahnen, d. h. die Einnahmen und Ausgaben zusammen, so ergibt sich für die Staatsbahnen in Galizien im Ordinarium ein Betriebsabgang von 878 600 fl. (um 1,1 Millionen Gulden mehr als im vorigen Jahre), für die Rudolfbahn ein Nettoerforderniss von 5,33 Millionen Gulden (— 516 000 fl.) und für die westlichen Staatsbahnen ein Nettoerforderniss von 140 540 fl. (— 320 000 fl.). Hierzu beansprucht aber das Handelsministerium ausserordentliche Ausgaben im Gesammtbetrage von 3,89 Millionen Gulden, so dass für die drei Hauptgruppen des Staatsbahnnetzes ein Staatszuschuss von 10,5 Millionen Gulden erforderlich ist, das ist um 1 123 000 fl. mehr als nach dem Finanzgesetze des Jahres 1885.

Unter den Einnahmen befindet sich als eine ausserordentliche Post die Entschädigung von 1,3 Millionen Gulden, welche die Ferdinands-Nordbahn in Gemässheit des Uebereinkommens mit der Regierung für die Konzessionsverlängerung bei den drei oft genannten Flügelbahnen zu leisten hat. Diese Zahlung wird gleichzeitig mit der Abstattung der Garantieschuld der Mährisch-Schlesischen Nordbahn am 15. Oktober und 15. Dezember d. Js. erfolgen. Der Finanzminister hat aber den Eingang dieser Schuld im Betrage von 10,7 Millionen Gulden nicht eingestellt. Auf der anderen Seite ist heuer eine ausserordentliche Einnahme des vorigen Jahres, nämlich die in der Tabelle angeführte Zahlung der Pilsen-Priesener Bahn, entfallen.

Sitzung des Oesterreichischen Eisenbahnausschusses.

In derselben wurde die Vorlage, betreffend das Prioritätsanlehen der Nordwestbahn zu Investitionen auf den garantirten Linien, mit einer die klarere Fassung des Gesetzes bezweckenden Aenderung angenommen. Hierauf wurde über die Vorlage, betreffend die Einlösung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn durch den Staat, die Debatte eröffnet. Abg. Steinwender beantragte den motivirten Uebergang zur Tagesordnung hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Verhältnisse bezüglich dieser Bahnen nicht klargestellt seien und es auch an den nöthigen Behelfen zur Beurtheilung derselben fehle. In der lebhaften Diskussion, die sich hieran knüpfte, wurde die Vorlage nicht blos von den oppositionellen Ausschussmitgliedern bekämpft, sondern dieselbe stiess auch bei den der Rechten angehörigen Mitgliedern des Ausschusses auf Widerspruch. Die Debatte wurde nicht zu Ende geführt.

Das Ungarische Kommunikationsbudget pro 1886.

Dem Exposee des Ungarischen Finanzministers sind folgende das Eisenbahnwesen betreffende Daten zu entnehmen: Das Mehrerforderniss von 248 364 fl. beim Kommunikations-Ministerium findet in der steten Entwicklung des Verkehrs, welcher im gleichen Masse die Einnahmen dieser Zweige steigert, seine Erklärung; das Mehrerforderniss von 2 440 315 fl. bei den Staatsbahnen und deren Fabriken findet seine Begründung theils in der Zunahme der Eisenbahn-Kilometerlänge, theils in der natürlichen Steigerung des Verkehrs und der dadurch bedingten grösseren Leistungen, weiter in der Uebernahme von Vizinalbahnen in den Betrieb des Staates, endlich bezüglich der Fabriken in der zum Zwecke der Steigerung der Leistungs- und Ertragsfähigkeit derselben erfolgten höheren Präliminirung der Betriebsauslagen. Diese höheren Auslagen finden übrigens volle Deckung in der unter diesem Titel für das Jahr 1886 anzuhoffenden Mehreinnahme von mehr als 2 900 000 fl. Geringer ist dagegen das Erforderniss bei den Zinsen der Goldrente infolge der beendeten Konversion mit 275,147 fl. und bei den Zinsen des Ankaufspreises der Waagthal- und der Bruck-Szönyer Eisenbahn infolge der Kapitaltilgung mit 154 000 fl. Beim Titel der durch Verstaatlichung garantirter Eisenbahnen übernommenen Schulden zeigt sich ein Mehrerforderniss von 391 924 fl. infolge der Erhöhung des Goldagios, weiter durch Aufnahme des zur Einlösung der verloosten Aktien der Alföld-Fiumaner Eisenbahn benöthigten Betrages und endlich infolge der Einstellung des Zinsen- und Kapitaltilgungs-Erfordernisses nach jenem Theile der 1875er Eisenbahn-Investitions-Anleihe, der auf die verstaatlichten Bahnen entfällt. Das Mehrerforderniss bei den Eisenbahn-Zinsengarantievorschüssen von 344 291 fl. findet seine Begründung in der Auswechselung der Holzbrücken gegen solche von Eisen-Konstruktion, in der Erweiterung der Stationen, namentlich aber in der unabweislich nothwendigen Vermehrung des Rollmaterials.

Rechenschaftsbericht der Ungarischen Staatsbahnen.

Dem soeben erschienenen Rechenschaftsberichte der Ungarischen Staatsbahnen pro 1884 entnehmen wir die nachstehenden wichtigsten Daten: Der Ungarische Staatsbahnbetrieb umfasste Ende 1884 rund 4 000 Kilometer mit 400 Millionen Gulden investirtem Kapital. Die Gesammteinnahmen betrugen 27 160 000 gegen 25 030 000 fl. im Vorjahre, somit um 2 130 000 fl. mehr, von welchem Plus 880 000 fl. auf die Zunahme des Personenverkehrs entfallen, welcher circa 22 Prozent der Gesammteinnahmen abwarf. Die Anzahl der Reisenden betrug rund 5 Millionen. Der gesammte Frachtenverkehr betrug 6 055 000 Tonnen (gegen 5 544 422 im Vorjahre). Was die Ausgaben anbelangt, so betrugen dieselben im Jahre 1884 18 270 000 fl. (um 2 719 600 fl. mehr als im Vorjahre), oder 67,27 Prozent der Einnahme. Der Reinertrag betrug rund 8 900 000 fl., oder circa 2,6 Prozent des investirten Kapitals gegen fast 3 Prozent im Vorjahre, welche Differenz der geringen Rentabilität der verstaatlichten Privatbahnen, sowie den gestiegenen exzeptionellen Ausgaben zuzuschreiben ist, von denen die Ersetzung vieler Holzbrücken durch eiserne und die Einführung von Eilzügen nach allen Richtungen, respektive die damit nothwendigerweise verbundenen Kosten für bessere Instandhaltung der Bahn besonders zu erwähnen sind. Unter den kommerziellen Massnahmen des Jahres 1884 weist der Bericht insbesondere auf den weiteren Aufschwung des Fiumaner Verkehrs hin. Der Mehlexport dieses Hafens betrug nämlich im Jahre 1884 fast 9 000 Waggons (gegen 8 000 im Vorjahre), der Gerste-Export (ebenfalls hauptsächlich nach England) 2 900 gegen 2 600 im Vorjahre, die Ausfuhr von Spiritus 25 000 Hektoliter gegen 4 400 im Jahre 1884. Dagegen zeigt der Export von Fassdauben mit 40 860 000 Stück eine geringe Abnahme gegen das Vorjahr, in welchem 41,3 Millionen Stück ausgeführt wurden. Im Import ist eine bedeutende Zunahme, 467 700 Metercentner gegen 247 700 im Vorjahre, bei dem Artikel rohes Petroleum zu verzeichnen, welcher Import, da nunmehr auch die Budapester Raffinerie ihren Bedarf an Amerikanischem und Russischem Rohöl via Fiume zu beziehen beginnt, eine noch weitere Steigerung erfahren dürfte

Allgemeine Wagenladungsklassen bezüglich der Gütertarife.

Dem Oesterreichischen Staatseisenbahnrath wird, wie bereits gemeldet, ein Antrag auf Erstellung von Wagenladungstarifen für sämmtliche Güter der Stückgutklassen I und II der Lokaltarife der Oesterreichischen Staatsbahnen vorgelegt. Dieser Antrag bezweckt die Neuerung, den Uebergang von der in den Gütertarifen bisher festgehaltenen Werthklassifikation auf das Wagenladungsprinzip zu bewerkstelligen. Es musste schon bisher häufig die Werthklassifikation fallen gelassen und die Tarifirung der Güter nach dem jeweilig auftauchenden Bedürfnisse fallweise vorgenommen werden, wobei selbstverständlich nicht allen Anforderungen genügt werden konnte. Durch die Einführung allgemeiner Wagenladungsklassen hoffen die Industriellen Vortheile zu erzielen und dem Güterverkehr eine Erleichterung zu verschaffen. Diese Neuerung hätte im Falle ihrer Annahme bei den Staatsbahnen auch ihre Rückwirkung auf die übrigen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, um so mehr, als dieses Prinzip auch auf den Deutschen Eisenbahnen zur Annahme gelangt ist.

Zulässigkeit der Enteignung eines Friedhofes zur Erweiterung eines Bahnhofes.

Diese Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes wird u. a. wie folgt motivirt: Jede von der Administrativbehörde als nothwendig erachtete Erweiterung eines Bahnhofes muss als zum allgemeinen Besten dienend angenommen werden, um so mehr, wenn die Gemeinnützigkeit der betreffenden Eisenbahn selbst durch die Konzessionsertheilung notorisch ist. Die Expropriation ist nicht blos zum Zwecke der Neuherstellung sondern auch zu dem des Betriebes zulässig, was aus den §§ 2 und 39 des Expropriationsgesetzes hervorgeht, welches sogar für eine bestehende Bahn das abgekürzte Verfahren vorschreibt. Dass andererseits Friedhöfe nicht expropriirt werden können, dafür spricht keine gesetzliche Bestimmung. Im Gegentheil wird im § 10 C. des Eisenbahnkonzessions-Gesetzes die Möglichkeit der Expropriation von öffentlichen Kommunikationszwecken dienenden Grundstücken vorausgesetzt und es ist nicht abzusehen, warum in dieser Beziehung ein Unterschied zwischen den verschiedenen Verwaltungszwecken gemacht werden sollte.

Getreideverkehr aus Oesterreich-Ungarn über München.

Während der Getreideverkehr nach dem Westen früher fast ausschliesslich über München ging und dabei nach einer der „A. Z." entnommenen Notiz ohne Unterschied der Provenienz die Einlagerung in den verschiedenen Münchener Transitlager-Anstalten unter Beibehaltung der direkten Transitfrachtsätze möglich war, haben die Eröffnung der Arlbergroute einerseits und die neuen Donautarife via Regensburg andererseits für manche Relationen von Ost und West jene Erleichterungen unmöglich gemacht. Die Buntscheckigkeit der bezüglichen Tarife und Vorschriften ist so gross, dass eine mehr als gewöhnliche Vertrautheit mit den Transportverhältnissen dazu gehört, um sich mit einiger Sicherheit in denselben zu bewegen. Die Direktion der Lagerhäuser der Bayerischen Handelsbank in München-Ostbahnhof hat dem Publikum in einem Verzeichniss jener Relationen des Getreideverkehrs aus Oesterreich-Ungarn und Rumänien nach Bayern, Süddeutschland und der Schweiz, für deren Transporte die Reexpedition in ihren Lagerhäusern zulässig ist, einen übersichtlichen und klaren Wegweiser durch jenen Wald von Routentheilungen und Einzelvorschriften dargeboten.

Die Türkischen Eisenbahnanschlüsse.

Man schreibt der „N. Fr. Pr.": Der Sultan hat an die Pforte einen Jrade gerichtet, worin die Vornahme einer Revision des Cahier des Charges der Gesellschaft angeordnet wird, welche die Konzession der Rumelischen Anschlussbahnen besitzt. Das Cahier soll abgefasst und von den Interessenten unterfertigt worden sein, ehe es dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgelegt worden, was dem Konzessionsgesetze zuwiderlaufe. Der Jrade lenkt die Aufmerksamkeit der Pforte vornehmlich auf zwei Punkte: 1. auf die Thatsache, dass das Cahier des Charges, der mit der Ottomanischen Bank und dem Comptoir d'Escompte in Paris abgeschlossenen Konvention entgegen, die Arbeiten, welche seitens der Regierung jenseits Bellova sowie auf der Linie Sarembey-Vakarel durchgeführt wurden, gar nicht in Rechnung zieht; 2. auf die Thatsache, dass im Falle des Eintrittes einer force majeure die Regierung sich verpflichtet hat, die Gesellschaft für Unterbrechung der Arbeiten und den daraus erwachsenen Schaden zu entschädigen.

Lokalbahn Neutitschein-Wallachisch-Meseritsch.

Anlässlich des vom Staate mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betreffs der Privilegiumsverlängerung geschlossenen Uebereinkommens wurde letztere unter anderem bekanntlich auch zur Verlängerung des Schienenstranges der Neutitscheiner Lokalbahn verpflichtet, und zwar zur Erbauung einer neuen Lokalbahnstrecke von Neutitschein nach Wallachisch-Meseritsch bezw. Krasna. Es soll die Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigen, diese Lokalbahn von Neutitschein über Ehrenberg-Itschina-Janowitz, und zwar mit derselben Trace, welche seinerzeit für die Troppau-Vlarapassbahn in Aussicht genommen war, zu führen.

Staatsbahnlinie Iglau-Wessely.

Laut einer in der „Wiener Ztg." erschienenen Kundmachung gelangen die Unterbau-, Oberbau- und Hochbauarbeiten auf obiger Linie zur Ausschreibung. Offerten werden bis längstens 17. November d. J. bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien entgegengenommen, Bedingnisse und sonstige Behelfe können bei der genannten Centralstelle, ferner bei den Eisenbahnbetriebs-Direktionen Prag, Pilsen und Budweis und bei der Eisenbahn-Bauleitung in Iglau eingesehen werden.

Zur Hebung des Oesterreichisch-Ungarischen Holzhandels.

Die Einführung der Deutschen Holzzölle hat die Ungarische Regierung veranlasst, sowohl auf den Ungarischen Staatsbahnen, als auch auf jenen Privatbahnen, welche ihrer Kontrolle unterstehen, tarifarische Massregeln zu ergreifen, welche den Export Südungarischen Holzes via Fiume ermöglichen. Nunmehr sind auch mit den Oesterreichischen Bahnen solche Vereinbarungen zu Stande gekommen, dass die Tarife bis an die Deutsche Grenze sich um 30 bis 50 ℳ pro Waggon niedriger stellen. Diese Reduktion dürfte bei einer halbwegs günstigen Konjunktur hinreichen, den Export von Holz nach Deutschland wieder zu ermöglichen. Selbstverständlich tragen die Ungarischen Staatsbahnen den Hauptantheil an der vorgenommenen Frachtreduktion und erleiden infolge dessen einen sehr namhaften Gewinnausfall, der aber möglicherweise durch den grösseren Verkehr kompensirt werden wird.

Die Währungsprozesse der Oesterreichischen Bahnen.

Man schreibt der „N. Fr. Pr." aus Frankfurt a/M.: Das Urtheil des Reichsgerichtes, welches den Anspruch auf Zahlung in Reichsmark für diejenigen Koupons der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ablehnte, welche einen veränderten Inhalt haben und ohne Vorbehalt angenommen sind, hat in Deutschland, namentlich aber hier, grosses Aufsehen hervorgerufen. Damit dürfte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor weiteren Kouponprozessen bewahrt sein, da die Anzahl derjenigen Besitzer von Nordbahn-Prioritäten, welche die neuen Kouponbogen nur unter Protest angenommen haben, keine sehr erhebliche sein dürfte. Man verweist jedoch darauf, dass sich das Urtheil des Reichsgerichtes auf die Obligationen selbst, demnach auf die Frage, wie verlooste Obligationen einzulösen sind, nicht beziehe. Im Augenblicke ist auch thatsächlich noch ein Prozess, in dem es sich um Vollzahlung von Nordbahn-Obligationen handelt, beim Landgerichte in Frankfurt anhängig. Die Nordbahn hat sich in diesem Falle zur Deponirung der Klagsumme entschlossen, um ihre im Wege des Arrestes angehaltenen Wagen frei zu bekommen. Im allgemeinen hat sich der Umfang des Währungsstreites infolge der Konversionen zwar verringert, ist aber dafür gegenüber einzelnen Bahnen zu Summen gelangt, von denen früher auch nicht annähernd die Rede war. Im lebhaftesten Treffen steht augenblicklich die Böhmische Westbahn, gegen welche Klagen in der Höhe von nahezu 1½ Millionen anhängig gemacht sind. Diese Höhe hat die Böhmische Westbahn zu energischer Gegenwehr veranlasst. Die Westbahn hat das bekannte Abkommen mit der Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahn getroffen, durch welches ihr 123 Güterwagen der letzteren für den Verkehr mit Deutschland zur Verfügung gestellt sind. Die Bierwagen für den Transport ees Pilsener Bieres sind an das bürgerliche Brauhaus sowie die Erste Pilsener Aktien-Brauerei verkauft. Nichtsdestoweniger sind diese Wagen in Deutschland gepfändet worden; sie stehen auf dem Ostbahnhof zu Frankfurt am Main, und die Deutschen Gerichte sind damit beschäftigt, die Rechtsbeständigkeit der Verkaufsakte zu prüfen. Die Guthaben aus dem Transportverkehre bei den Deutschen Bahnen sind an die Oesterreichische Kreditanstalt cedirt; auch diese Cession wird Gegenstand eines Angriffs seitens der klagenden Prioritäre. Der Kassenschrank und das sonstige Mobiliar auf der Station zu Furth a. W. wurden seitens der Böhmischen Westbahn an die Spediteure Karpeles & Hirsch in Wien veräussert; die Station in Furth a. W. selbst ist aufgehoben, seitdem die Tageskasse mit 6 ℳ vom Gerichtsvollzieher weggenommen wurde. So sind die sämmtlichen Waggons der Böhmischen Westbahn aus Deutschland zurückgegangen. Der letzte der Mohikaner hätte bald zu einer Disziplinaruntersuchung Veranlassung gegeben; er kam mit der Aufschrift zurück: „Kamerad, wo warst du so lange?" — „Ach, ich war gepfändet in fremden Lande!" Die Deutschen Kläger glauben auch dem Zusammentritt des Reichstages und der Vorlage des Gesetzes über die Unpfändbarkeit des Eisenbahnmaterials ruhig entgegensehen zu dürfen. Wenn es, argumentiren sie, schon der vorigen Reichstagssession nicht möglich war, das Gesetz über die Unpfändbarkeit fremden Staatsgutes in der Kommission fertigzustellen, so sei schwer zu erwarten, dass angesichts der schon weit geförderten Vorarbeiten für das Deutsche Civilrecht eine einzelne, so schwierig zu ordnende Materie zu Gunsten einiger Privatbahnen vorwegs geregelt werden sollte. Schliesslich, meint man, bleiben immer noch die Guthaben bei Deutschen Bahnen, welche zur Deckung herangezogen werden können. Mit grosser Spannung ie ht man der Entscheidung des Reichsgeichts entgegen, welche über die beantragte Sequestration der Strecke der Böhmischen Westbahn von Furth a. W. bis zur Böhmischen Grenze angerufen wurde.

Zu diesem seit einiger Zeit schon bekannten Sachverhalte wird aus Frankfurt a/M. dem „B. B. C." geschrieben: „Es ist in der letzten Zeit mehrfach berichtet worden, (auch in unserer Zeitung. D. Red.) dass die sämmtlichen hier anhängigen Kouponprozesse gegen die Böhmische Westbahn auf dem Vergleichswege zur Erledigung gekommen seien. Diese Mittheilung ist jedoch nicht zutreffend, vielmehr sind diejenigen Prozesse, bei welchen es sich um die hauptsächlichen Summen handelt, noch im Gange und eine der interessirten Firmen, welche auch der Elisabethbahn gegenüber ihren Willen durchzusetzen wusste, soll nur in dem Fall zu einer Einigung geneigt sein, dass ihr dafür wesentlich bessere Bedingungen gemacht werden, als die, zu welchen die jüngste Verständigung erfolgte."

Böhmischer Braunkohlenverkehr.

Aus dem Böhmischen Braunkohlenbecken wird ein sehr lebhafter Kohlenverkehr gemeldet, so dass die betheiligten Bahnen vollauf zu thun haben, um den Anforderungen des Verkehrs zu genügen. Die Station Brüx der Aussig-Teplitzer Bahn benöthigt täglich die Beistellung von mehr als 300 Waggons.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld.

Auf der am 1. Oktober eröffneten Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld verkehren täglich in jeder Richtung zwei Personenzüge mit Wagen II. und III. Klasse, welche den Anschluss an die Züge der Ungarischen Westbahn in der Station Fehring vermitteln. Die Baulänge der Bahn beträgt vom Abzweigewechsel aus dem durchgehenden Gleise der Station Fehring bis zum Ende der Schleppbahn in Fürstenfeld gerechnet 20,633 km. Die Betriebslänge, von der Mitte des Aufnahmegebäudes in Fehring bis zur Mitte des Aufnahmegebäudes in Fürstenfeld 20,128 km; bis zum Ende der Schleppbahn zur K. K. Tabakfabrik 20,870 km. Stationen sind ausser der Anfangs- und Endstation noch: Hatzendorf 4,16264 km, Söchau 13,21030 km, und die Haltestelle Uebersbach 16,31370 km (Betriebsstationirung). Die Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld ist der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Villach unterstellt.

Lokalbahn Asch-Rossbach.

Auf dieser 14,8 km langen Lokalbahn, welche am 26. September dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde und der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Pilsen unterstellt ist, verkehren in jeder Richtung täglich zwei Personenzüge mit Wagen II. und III. Klasse und in jeder Richtung ein Lastzug.

Vizinalbahn Mezötur-Turkeve.

Die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in Betrieb übernommene Vizinalbahn Mezötur-Turkeve wurde am 8. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergeben. Von dieser Strecke sind bisher die Stationen Puszta-Tupásztó und Turkeve für den Gesammtverkehr eingerichtet, während der Personenverkehr auf der ganzen Strecke mit dem Tage der Eröffnung fahrplanmässig begonnen hat.

Bihárer Vizinalbahn.

Am 19. Oktober fand unter Führung des Sektionsrathes des Königlich Ungarischen Communikationsministeriums, Johann Gyöngyössy, die administrative Begehung der Hauptlinie Grosswardein-Püspök-Ermihályfalva und der Flügellinie Székelyhid-Margitta der Bihárer Vizinalbahnen statt.

Vizinalbahn Marosludas-Besztercze.

Am 9. Oktober begann unter Führung des Sektionsraths im Kgl. Ungar. Kommunikations-Ministerium, Johann Gyöngyössy die administrative Begehung der Vizinalbahn Marosludas-Besztercze. Die 98,45 km lange Linie zweigt von der Station Marosludas der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab und wendet sich über Maros-Gezse, Maros-Bogát, Méhes, Báld, Nagy-Sármás, Kis-Sármás, Kis-Czég, Nagy-Czég, Budatelke, Mezö-Kecsed, Mezö-Szent-Mihályitelke, Füzkut, Szász-Szentgyörgy, Vermes, Szász-Lekencze, Szász-Czegö, Szent-Jakab, Kerlés nach Kentelke, woselbst sie in die Dées-Besztercze-Eisenbahn einmündet, auf welcher sie bei gemeinsamer Benutzung des Schienengleises die Endstation Besztercze erreicht.

Eisenbahn-Projekte in Ungarn.

Beim Kgl. Ungar. Kommunikations-Ministerium wurden behufs Ertheilung der Vorkonzession folgende Eisenbahn-Projekte in Anregung gebracht:

1. Für eine schmalspurige Montanbahn von den auf dem Langenberge bei Dobsina liegenden Herzoglich Coburgschen Eisenerzlagern nach den Hochöfen im Straczenaer Gebiete durch Se. Hoheit den Herzog Philipp von Sachsen-Coburg-Gotha;
2. für eine von der Station Poprád-Felka durch Gr.-Schlagendorf bis Tátra-Füred führende Strassenbahn mit Dampfbetrieb durch Ingenieur Josef Tauber;
3. für eine von der Station Beletinecz der Zagorianer Bahnlinie Csakaturn-Varasdin-Agram abzweigende Vizinalbahn über Belagrád nach Ivanec durch Graf Markus Bombelles und Bauunternehmer S. Horner;
4. für eine von Káposztafalu, resp. Igló bis Brezower und von Telgart, resp. Vereskö bis Dobsina, ferner von Tiszolc bis Zanadka führende Vizinalbahn durch Reichstags-Abgeordneten Aurel Imre und Genossen;

5. für eine von Stuhlweissenburg bis Bicske führende Vizinalbahn durch Fabrikanten Stephan Felmayer in Stuhlweissenburg.

Stationen der Lokalbahnlinie Segen Gottes - Okrisko.

Das Handelsministerium hat unterm 21. September die Detailpläne für folgende im Zuge der Lokalbahn Segen Gottes-Okrisko auszuführende Halteplätze genehmigt: für die Stationen Segen Gottes, Namiest, Studenetz, Wladislau und Trebitsch, und für die Kreuzungsstellen Rapotitz, Kralitz und Kralohof. Seitens der Gesellschaft stehen noch die Pläne für die Stationen Ripov und Okrisko aus.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die kommerzielle Abtheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, deren Büreaus sich bisher in der Hegelgasse No. 7 befunden haben, übersiedelte am 15. Oktober in das Administrations-Gebäude der Kaiser Franz Josef-Bahn (IX., Althanplatz), und hat daselbst am 16. Oktober ihre Thätigkeit aufgenommen. Das Auskunftsbüreau der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen verbleibt jedoch nach wie vor: I., Johannesgasse No. 20.

Verwendung von Frauen zum Bahndienste in Ungarn.

In der letzten Sitzung der Ungarischen Eisenbahndirektoren wurde der Beschluss gefasst, physisch und moralisch als tauglich anerkannte Frauen von Bahnbediensteten so wie in Oesterreich auch zum Wächterdienste zu verwenden; dieselben tragen im Dienste eine breite braune Lederbinde mit dem Flugrade am linken Arme.

Erster Vortragsabend des Eisenbahnklubs.

Die diesjährige Saison wurde von dem wiedergewählten Präsidenten, Generalsekretär der Nordwestbahn Dr. Eger, mit einer herzlichen Begrüssung und einem umständlichen Bericht über die Veranstaltungen des Klubs, insbesondere die Geselligkeitsabende, Exkursionen, Vorträge und Fortbildungsschule etc. eröffnet. Besondere Befriedigung erregte seine Mittheilung, dass ihm anlässlich der heurigen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von kompetenter Seite in schmeichelhafter Weise die Anerkennung, welche die Bestrebungen des Klubs auch ausserhalb Oesterreichs finden, ausgedrückt wurde. Ueber Antrag des Inspektors Glück werden dem von seinem Amte scheidenden General-Inspektor der Nordbahn, Baron Eichler, die wärmsten Sympathien des Klubs ausgedrückt. Hierauf hielt Sektionschef v. Nördling den von uns bereits angekündigten Vortrag über Wasserstrassen, welcher der vorgerückten Stunde wegen demnächst zu Ende geführt werden soll; daher wir das Referat hierüber bis dahin aufschieben. Die Fülle der vorgeführten Daten und die scharfsinnigen Vergleichungen derselben mit dem Eisenbahnwesen rechtfertigten die Dankesworte des Präsidenten, die dahin lauteten: „Ich betrachte es als ein gutes Omen, dass die heurige Vortragssaison durch einen Mann eröffnet wurde, der nicht nur ein hervorragender Fachmann, sondern auch — ich darf ihn wohl so nennen — ein treuer Freund des Klubs ist. Ich bitte Herrn Sektionschef v. Nördling unsern herzlichsten Dank entgegenzunehmen."

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die politische Gewitterschwüle, die noch auf den Börsen lastet, liess die freudige Ueberraschung nicht zur vollen Geltung gelangen, welche der Oesterreichische Finanzminister in seiner vorerwähnten Budgetrede mit dem Konklusum erregte, dass wir nur 6 Millionen Defizit, daher um 9 Millionen weniger als voriges Jahr haben, welches reichlich durch die bekannte Refundirung der Nordbahn für die Garantievorschüsse der Mährisch-Schlesischen Nordbahn von 12 Millionen gedeckt ist. Weniger tröstlich klang zwar das Ungarische Defizit von 14 Millionen, um 3 Millionen mehr, als im vorigen Jahre, doch findet diese ungünstigere Situation durch die intensiven Investitionen ihre beruhigende Aufklärung. Die unter solchen Verhältnissen leicht begreiflichen Koursabfälle, welche in der folgenden der „N. Fr. Pr." entnommenen Zusammenstellung schon sehr bedenklicher Natur sind, schiessen über das Ziel hinaus, denn die Zukunft unserer Eisenbahnen ist keineswegs so düster, wie man sie derzeit zu malen liebt. Der Güterverkehr hat entschieden eine Besserung erfahren und das ist doch schliesslich die Hauptsache, worauf es bei Bestimmung der Chancen einer Transportunternehmung ankommt. Wie sehr die bestfundirten Aktien seit wenigen Jahren gefallen sind, möge durch die nachfolgenden wenigen Vergleichsziffern gezeigt werden.

	Höchster Kours seit 1881	Heutiger Kours	Differenz
	Gulden		
Nordbahn	2830	2277	— 553
Elbethalbahn	272	147	— 125
Carl-Ludwigbahn	333	223	— 110
Staatsbahn	370	280	— 90

Bericht über die finanziellen, Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der in fremdem Betriebe gestandenen K. K. Staatsbahnen im Jahre 1884.

Aus dem soeben erschienenen Berichte, welcher die K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf - Römerstadt, Erbersdorf - Würbenthal, Mürzzuschlag - Neuberg und Unterdrauburg - Wolfsberg betrifft, entnehmen wir nachstehende Daten:

I. K. K. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt.

Die Betriebseinnahmen haben im Jahre 1884 gegen das Vorjahr sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr eine Steigerung, die Gesammtausgaben, sowie die eigentlichen Betriebsauslagen dagegen eine Verminderung erfahren, so dass sich im Berichtsjahre entgegen einem Betriebsabgange im Jahre 1883 ein Betriebsüberschuss ergeben hat.

Die Züge, mit einem Bruttogewicht von 1 628 600 (1 601 200) *) Tonnenkilometer, haben im ganzen 31 552,4 (31 461,2) Zugkm zurückgelegt, und betrug die Bruttolast pro Zugkilometer 51,6 (50,9) und die Nettolast pro Zugkilometer 18,7 (19,1) t.

Befördert wurden im ganzen 27 884 (27 168) Personen, von denen 1 747 die II. und 25 927 die III. Wagenklasse benutzten. Jede Person (ohne Unterschied der Klasse) hat 12,74 (12,83) km zurückgelegt und 25 (24) kr. bezahlt; es entfällt mithin pro Person und Kilometer 1,9 (1,9) kr.

An Reisegepäck wurden 92,30 (80,17) t befördert, wofür im ganzen 232,48 (205,24) fl. eingingen.

Im Frachtenverkehr wurden 46 518 (44 054) t transportirt, welche nach Abschlag der geleisteten Refaktien und Portorestitutionen eine Einnahme von 20 647 (20 175) fl. an Transportgebühren und von 953 (718) fl. an Neben- und besonderen Assekuranzgebühren, zusammen somit 21 627 (20 893) fl. brachten. Von der beförderten Transportmasse entfallen 817 (185) t auf den internen und 45 700 (43 869) t auf den fremden Verkehr. Jede Tonne hat durchschnittlich 12,32 (12,41) km zurückgelegt und durchschnittlich 0,44 (0,46) fl. eingetragen.

Die Gesammteinnahmen, welche sich aus den Transporteinnahmen von 28 741 (27 728) fl. und aus den verschiedenen Einnahmen von 628 (857) fl. zusammensetzen, betrugen 29 369 (28 585) fl.

Die Gesammtausgaben beziffern sich auf 28 764 (31 665) fl., von welchen die allgemeine Verwaltung 1 831 (2 205), die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 10 239 (12 938), der Verkehrs- und kommerzielle Dienst 8 878 (8 635) und der Zugförderungs- und Werkstättendienst 7 816 (7 888) fl. in Anspruch nahmen. Der sich hiernach ergebende Betriebsüberschuss betrug im Berichtsjahre 605 fl. gegen einen Betriebsabgang von 3 081 fl. im Jahre 1883.

Von den eigentlichen Betriebsauslagen von 28 364 (31 239) fl. entfallen pro Betriebskilometer 1 948 (2 140) fl., pro Zugkilometer 0,8990 (0,9929) fl. und pro Achskilometer 0,0768 (0,0872) fl. und nahmen dieselben von der Betriebseinnahme 96,58 (109,28) pCt. in Anspruch.

II. K. K. Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal.

Auf derselben haben sich die Betriebseinnahmen im Vergleiche zum Vorjahre sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr günstiger gestaltet und ergab sich trotz der Vermehrung der Gesammtausgaben, und zwar hauptsächlich durch den höheren Aufwand für die Erhaltung der Bahn, ein grösserer Betriebsüberschuss als im Jahre 1883 und betrug derselbe im Berichtsjahre 6 927 fl. gegen 5 922 fl. im Vorjahre.

Von den im ganzen beförderten 33 359 (33 807) Personen bedienten sich 3 463 (3 382) der II. und 29 387 (30 177) der III. Wagenklasse. Die Einnahme aus dem Personenverkehr belief sich auf 12 432 (12 108) fl., und hat jede Person ohne Unterschied der Klasse 19,22 (18,39) km zurückgelegt und an Fahrgebühren 0,37 (0,36) fl. entrichtet; es entfällt sohin pro Person und Kilometer 1,9 (1,9) kr.

Ferner wurden 119 (115) t Reisegepäck befördert, wofür im ganzen 348 (323) fl. eingingen.

Im Güterverkehr wurden 43 575 (39 279) t transportirt, welche nach Abzug der geleisteten Refaktien und Portorestitutionen an Transportgebühren 31 532 (27 565) fl. und an Neben- und an besonderen Assekuranzgebühren 923 (716) fl., in Summa sohin 32 454 (28 281) fl. einbrachten. Es entfallen von der gesammten Transportmenge 2 313 (1 973) t auf den internen und 41 262 (37 306) t auf den fremden Verkehr. Jede Tonne hat durchschnittlich 17,34 (16,84) km zurückgelegt und durchschnittlich im ganzen 0,72 (0,70) fl. eingetragen.

Die Gesammteinnahmen betrugen 46 039 (41 997) fl., und partizipiren hieran die Transporteinnahmen mit 45 234 (40 712) fl. Diesen Einnahmen stehen Ausgaben in der Gesammthöhe von 39 112 (36 075) fl. gegenüber und entfallen von letzteren für die

*) Die Zahlen in den Klammern beziehen sich auf das Vorjahr.

allgemeine Verwaltung 2 745 (3 089), für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 11 675 (10 068), für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 13 672 (12 587) und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 11 019 (10 330) fl. Die Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben ergibt einen Betriebkskosten-Ueberschuss von 6 927 (5 922) fl.

Die eigentlichen Betriebsausgaben beziffern sich auf 38 536 (35 492) fl. und nahmen von der Betriebseinnahme 83,70 (84,51) pCt. in Anspruch; von ersteren entfallen pro Betriebskilometer 1 879 (1 731), pro Zugkilometer 0,8477 (0,7870) und pro Achskilometer 0,0699 (0,0665) fl.

III. K. K. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg.

Auf derselben hat sich der Personen- und Gepäckverkehr im Vergleich zum Vorjahre günstiger, der Frachtenverkehr jedoch sowohl bezüglich der beförderten Gewichtsmenge, als auch bezüglich der Einnahmen ungünstiger gestaltet. Aus letzterer Ursache und infolge der höheren Ausgaben hat sich der Betriebsüberschuss gegen jenen des Vorjahres bedeutend vermindert.

Befördert wurden 50 178 (49 775) Reisende mit einer Einnahme von 13 651 (13 184) fl., 59 799 (71 671) t Güter mit einer Einnahme von 37 905 (58 699) fl.; die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 52 502 (72 548) fl., die Gesammtausgaben auf 35 636 (31 585) fl., der Betriebsüberschuss betrug demnach 16 866 (40 963) fl.

Sämmtliche Züge haben mit einer Bruttolast von 1 875 900 (1 975 600) tkm im ganzen 37 292 (30 112) Nutzkm zurückgelegt und betrug die Bruttolast pro Nutzkilometer 50,3 (65,6) und die Nettolast pro Nutzkilometer 20,0 (26,9) tkm.

IV. K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg.

Die Betriebsergebnisse derselben haben auch im Berichtsjahre einen Betriebsüberschuss ergeben, welcher jedoch gegen das Vorjahr infolge des geringeren Güterverkehrs zurückgeblieben ist.

Der Personenverkehr hat sich sowohl in der Anzahl der beförderten Personen (45 745 gegen 44 908 im Jahre 1883), sowie auch in der dafür erzielten Einnahme (21 066 fl. gegen 20 938 fl. im Jahre 1883) gehoben. Der Güterverkehr dagegen hat sowohl in der Quantität des bewältigten Gewichtes, als auch in den Einnahmen abgenommen und betrug 46 546 (49 790) t mit einer Einnahme von 44 634 (46 941) fl.

Die Züge haben bei einer Gesammtbelastung von 4 168 500 (4 241 700) tkm im ganzen 59 997 (59 660) Nutzkm zurückgelegt und entfällt pro Nutzkilometer eine Bruttolast von 69,7 (71,1) und eine Nettolast von 24,4 (24,9) t.

Amerikanische Korrespondenz.

Pfeifen der Lokomotiven.

Der übertriebene Gebrauch der Lokomotivpfeife auf manchen Amerikanischen Bahnen in und bei volkreichen Ortschaften ist nicht nur eine grosse Belästigung für die Anwohner, sondern oft sogar eine ernstliche Schädlichkeit für Kranke. Manche Führer scheinen unausgesetzt das Verlangen zu haben, soviel Geräusch als möglich damit zu machen und das Pfeifen über Gebühr zu verlängern, sei es mit oder gegen Beachtung der Dienstinstruktion, zuweilen indessen unter stillschweigender oder ausdrücklicher Gutheissung der Vorgesetzten. Wenn nun auch sicherlich die Pfeife für manche Betriebszwecke unentbehrlich ist, so wird sie doch ganz unzweifelhaft viel mehr als nöthig angewendet. Bei Wegeübergängen, deren Hüter durch elektrische Signale von der Annäherung eines Zuges benachrichtigt werden, ist das Pfeifen unnöthig und müsste abgeschafft werden. Ferner wird es oft bei Annäherung an eine Station ungebührlich verlängert und es ist, wenn der sich nähernde Zug elektrisch gemeldet wird, ganz entbehrlich.

Infolge vielfacher Klagen aus Boston und Umgebung über den zu ausgedehnten Gebrauch der Pfeife erliess das Staats-Eisenbahnkommissariat von Massachusetts in den Jahren 1872 und 1874, nach gründlicher Untersuchung, an die Bahnen dieses Staats die Empfehlung, den Gebrauch der Pfeife in Boston und dessen bevölkerter Umgebung nur noch in Fällen wirklicher Nothwendigkeit und als Signal bei augenscheinlicher Gefahr zuzulassen. Die meisten Eisenbahngesellschaften fügten sich dieser Empfehlung in geringerem oder grösserem Umfang und die vorher am meisten belästigten Anwohner wurden dadurch sehr befriedigt. Aber nach zwei Jahren war das alte Uebel wieder vorhanden und das Kommissariat versuchte von neuem, den vielen eingegangenen Beschwerden durch spezielle Empfehlungen abzuhelfen. Schliesslich kam die Sache vor die Legislatur, welche in ihrer letzten Sitzung ein Gesetz annahm, wonach das Eisenbahnkommissariat autorisirt wird, auf Beschwerden nach Untersuchung das Lokomotivpfeifen an bestimmten Stellen zu verbieten bezw. zu reguliren. Infolge dessen hat das Kommissariat bereits auf das Andringen der Einwohner in Lawrence den beiden dort verkehrenden Bahnen das Pfeifen an allen Strassenkreuzungen in dem Radius von etwa 1 Mile von einem gewissen Punkt ab verboten. Dies Beispiel wird von andern Städten sicherlich nachgeahmt werden.

Ein Grund, weshalb die Pfeife auf manchen Bahnen als Signal bei Wegeübergängen so beharrlich und übertrieben angewendet wird, liegt darin, dass die Gerichte die Bahnen als verpflichtet ansehen nicht allein zur genauen Beobachtung aller Anforderungen der Gesetze bezüglich der Wegeübergänge, sondern auch zur Anwendung anderer Vorsichtsmassregeln zur Warnung der Fussgänger an solchen Stellen. An Uebergängen, an denen keine durch elektrische Signale avertirte Wärter postirt sind, wird daher auch ferner die Pfeife nicht unentbehrlich sein.

Frachten.

Anfang September wurden Transportverträge über grosse Quantitäten Mehl von Chicago nach Buffalo per Dampfer, und von dort per Bahn nach der Ostküste zu 8 Cts. pro 100 Pfund abgeschlossen und nach Gerüchten sollen sogar Weizentransporte ausschliesslich per Bahn zu 9 Cts. (statt der kürzlich als unabänderlich festgestellten 20 Cts.) übernommen sein. Letzterer Satz stellt sich auf den Einheitsbetrag für die Tonne von $^{3}/_{16}$ Cts. pro Mile (= 0,483 pro Kilometer).

Lokomotiven-Ausfuhr.

Während des Rechnungsjahres 1/7. 1883—1884 lieferten die Vereinigten Staaten für fremde Länder 282 Lokomotiven, davon kommen auf:

die Argentinische Republik	65	Stück.
die Vereinigten Staaten von Columbia (und Panama)	49	„
Mexiko	34	„
Brasilien	32	„
Canada	27	„
Chili	19	„
Australien	14	„
Centralamerika	13	„
Cuba	14	„
Spanien	6	„
Schweden	3	„
Venezuela	2	„
England	1	„

Der Gesammtwerth wurde in den Ausfuhrmanifesten auf 2,8 Millionen Dollar (= 11,7 Millionen Mark) angegeben. In den vorhergegangenen Jahren belief sich die Ausfuhr auf 99 in 1881, 133 in 1882 und 219 in 1883.

Die so weite Verbreitung und die Aufrechterhaltung des Absatzes schreibt man der vorzüglichen Beschaffenheit der Amerikanischen Lokomotiven zu, namentlich den Vorzügen, welche sie in verschiedenen wesentlichen Punkten vor Englischen Maschinen haben.

Nach der Statistik der letzten 10 Jahre wurden aus den Vereinigten Staaten während derselben abgegeben an Südamerika 430, Brasilien 203, Columbia 84, Argentinische Republik 72, Peru 37 und Chili 31; Canada und Britisch Columbia 208, Mexico 167, Australien 115, Cuba 88, Russland 58, Centralamerika 22, Türkei 12, Spanien 9, England 8 und Frankreich 1.

Versammlung der Präsidenten der Trunk-Bahnen.

In der am 22. September in Newyork abgehaltenen Versammlung, in welcher fast alle grossen Durchgangsbahnen vertreten waren, ist beschlossen worden, das Exekutivkomitee der Trunk-Linien zu beauftragen, so schleunig als möglich die Frachten westwärts nach folgender Grundlage zu erhöhen:

pro 100 Pfd. von Newyork nach Chicago						
	Klasse	1	2	3	4	5
neuer Tarif	Cts.	60	50	40	25	20
gegen den bisherigen Tarif von	„	40	30	25	18	15

und die Vertreter sämmtlicher betheiligten Bahnen anzuweisen, mit der äussersten Sorgfalt über die Aufrechterhaltung der beschlossenen Sätze zu wachen.

Die westlichen Anschlussbahnen haben in Uebereinstimmung mit dem Wunsche der Präsidentenversammlung vom 28. September ab auch die Frachten ostwärts auf den Satz von 20 Cts. von Chicago nach Newyork erhöht und die Vertreter der Trunk-Linien haben versprochen, alle in ihrer Macht stehenden Massregeln zu ergreifen, um dies durchzuführen und festzuhalten.

In Angelegenheit der Personen-Fahrpreise ist dem Exekutivkomitee aufgetragen, der nächsten Präsidentenversammlung einen Plan zur Herstellung der vollen Sätze und deren Aufrechterhaltung vorzulegen.

Brüderschaft der Lokomotiv-Feuerleute.

Dieser seit 12 Jahren bestehende Verein, welcher am 21. September in Philadelphia seine Jahresversammlung hielt und zu einer Mitgliedschaft von 14 689 Mitgliedern angewachsen ist, gewährt im Falle der Invalidität oder des Todes einem jeden Mitgliede bezw. dessen Erben die Summe von 1 500 D. (= 6 125 ℳ) und hat in dieser Weise seit seinem Bestehen bereits 271 764 D.

an Hinterbliebene und 44 000 D. an unfähig gewordene Mitglieder verausgabt.

Texas Verkehrsverband.

Der Kommissar dieses Verbandes hat eine Anweisung erlassen, wonach an allen Punkten in Texas, wo zwei oder mehr Bahnen zusammentreffen, fortan nur eine gemeinsame Billetexpedition bestehen und dass es keinem Beamten erlaubt sein soll, von fremden Bahnen Remunerationen (für Billetverkauf) anzunehmen.

Getreideverwiegung beim Umladen.

Die „Chicago Tribune“ bringt die folgende Beschreibung einer in Englewood, einer Uebergangsstation der Lake Shore und Michigan Southern Bahn, südlich von Chicago, zur Anwendung kommenden Art der Verwiegung und Umladung von Getreide.

Die Gleise, auf welche die Wagen geschoben werden, liegen 30' über dem Niveau und werden erreicht durch ein etwa 1 000' langes Gitter-Tragwerk. Das Gerüst von 190' Länge, welches die Platform enthält, gewährt Platz für gleichzeitige Aufstellung von 10 Wagen, je 5 auf jedem Gleise. Zwischen den beiden Gleisen befinden sich 5 trichterfähige Behälter von einer Fassungsfähigkeit von etwa 1 500 Bushels.

Der Inhalt eines jeden Wagens wird direkt in den Behälter übergeladen in 6 Minuten, nur bei Hafer dauert es etwas länger. Sobald der Wagen leer ist, wird dem untenstehenden Wiegemeister durch eine Flagge Nachricht davon gegeben und er nimmt dann das Gewicht von der mit dem Trichter verbundenen Skala ab. Dann wird der Vorstecker von dem unteren Theile des Trichters weggezogen und das Getreide rinnt durch eine lange Röhre in den darunter stehenden Wagen der östlichen Bahnen. Derselbe Vorgang wiederholt sich dann mit den 5 Wagen auf dem zweiten Gleise. Die entleerten Wagen werden gleich nach der Entladung weggezogen und durch gefüllte ersetzt. Um die Zuverlässigkeit der Wiegevorrichtung zu sichern, ist sie auf Stein fundirt, auch wird sie jeden Morgen vom Wiegemeister sorgfältig justirt. Der Apparat ist sehr einfach und seine Vortheile müssen auch dem Uneingeweihten sofort klar werden. Die durchschnittliche Zahl der pro Stunde zu entladenden Wagen beträgt 15, woraus sich der beträchtliche Zeitgewinn gegenüber der früheren Umladeweise mittelst der Schaufel ergibt.

Sehr wichtig ist auch, dass durch den neuen Apparat die Umlade- und Wiegekosten sehr bedeutend ermässigt sind, denn sie betragen nur noch etwa 70 Cts. (2 ℳ 90 ₰) pro Wagen. Auch wird durch diese Einrichtung der Verkauf nach Muster begünstigt, da bei dieser Verwiegungsart das Gewicht ebenso genau angegeben wird, als bei den Elevatoren.

(Nach der „Railr. Gaz.“) H.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von Hermann Claudius.

(Fortsetzung aus No. 82.)

7. Von Niagara Falls nach Buffalo.

Zwei Omnibus des Cataracthouse fuhren vor; der eine war für die Station „Suspension Bridge“, der andere für unsere Station „Niagara Falls“ bestimmt. Wir stiegen in den letzteren und konnten während der Fahrt zum Bahnhofe den Ort Niagara Falls betrachten, denn als wir von Buffalo ankamen, war es Nacht. Die Strassen in der Nähe der oberen Rapids sind schön angelegt, und die Häuser, als: Hotels, Boardinghouses und Privat Cottages, modern Amerikanisch gebaut; weiter nach dem Bahnhofe zu stehen recht viel ältere Häuschen von Holz. Der Bahnhof liegt weit draussen auf dem Felde. Für einen Ort wie Niagara Falls ist das kleine hölzerne Aufnahmegebäude zu bescheiden.

Der Eriebahnzug, welchen wir erwarteten, wird in Clifton eingeleitet und soll dort 11.10 Vormittags abgehen; er hatte jedoch Verspätung und fuhr von Niagara Falls statt 11.27 Vormittags erst 11.36 Vormittags ab. Waren die Waggons der Westshorebahn von Buffalo nach Niagara Falls schon unscheinbar, so waren es die der Eriebahn auf derselben Strecke noch mehr. Es waren alte Kästen, welche von den Hauptlinien abgezogen und auf die holprige Streck Buffalo-Clifton gebracht worden waren.

Zwei Bahndämme laufen, zuweilen dicht nebeneinander, von Niagara City nach Buffalo; die Station „Suspension Bridge“ ist überhaupt ein wichtiger Knotenpunkt; die vor mir liegende Karte (allerdings etwas veraltet) zeigt folgende Bahnen:

Von Canada:
  Great Western Railway (jetzt Grand Trunk Railway of Canada).
  Erie and Ontario R. R.

Von Norden, Vereinigte Staaten:
  Lewiston R. R.
  Niagara Falls-Lake Ontario R. R.

Von Osten:
  Newyork Central R. R.

Von Süden:
  Buffalo and Niagara Falls R. R.
  Eine unbenannte, jetzt entweder der Westshore oder riebahn gehörige.

Zur Zeit gibt es dort folgende Bahnen:

1. Erie, 2. Grand Trunk, 3. Michigan Central, 4. Newyork Central and Hudson River, 5. Newyork Westshore and Buffalo.

Die übrigen Namen sind verschwunden, die Bahnen haben den Namen gewechselt oder sind aufgekauft worden.

Auch die Buffalo and Niagara Falls R. R., auf welcher ebenfalls Züge der Newyork Central and Hudson River R. R. laufen, hat den Namen gewechselt; sie liegt, wenn man nach Buffalo fährt, rechts von der Bahn, auf welcher wir in Eriebahn-Waggons fuhren.

Gleich hinter Niagara Falls erblickt man den Niagara River, glatt und ruhig, mit Inseln bedeckt wie die Havel bei Potsdam oder in der Nähe von Brandenburg. Grand Island, eine 12 Englische Meilen lange, 2 bis 7 Englische Meilen breite Insel, ist längere Zeit sichtbar. Andere in der Nähe der Fälle liegende Inseln sind: Grass Island, Gill Creek Island, Corner's Island, Navy Island, Buckhorn Island, Cayuga Island u. s. w. Navy Island gehört zu Canada, die übrigen eben aufgeführten Inseln liegen auf der Vereinigten Staaten Seite des Flusses. Grossartige Obstplantagen sieht man an der Bahn.

11.55 Vormittags gelangten wir nach Tonawanda, einem Knotenpunkt für Lockport und weiter; Bahnhof unscheinbar. Unser Zug hatte einige Minuten Verspätung und sauste so schnell es die ausgefahrenen Gleise erlaubten über die Prairie, wir sassen ganz vorn an der Thüre links, meine Gattin auf der Seite des Ganges. 12.5 Nachmittags wirkten während des tollen Laufes plötzlich sämmtliche Vacuumbremsen und ein gräuliches Geräusch entstand im Waggon: ich sah die Zugleine zu dem kleinen Loche über der Thüre hinausfahren und eine der Führungsstrippen nebst Ring flog auf den Sitz rechts vom Gange, dicht neben meine Gattin.

Der Zug blieb mit einem Rucke stehen, und als ich aus dem Waggon gestiegen war, bemerkte ich, dass unser Dampfross durchging, es hatte sich nebst dem Tender vom Zuge losgerissen und die Zugleine mitgenommen. Dieselbe, stets ein starker Strick, auf der Pennsylvaniabahn jetzt sogar meist in duplo, ist mit zwei starken Bronzegliedern an jedem Waggonende versehen, und man kann leicht ermessen, in welcher Gefahr meine Gattin schwebte, sie konnte getödtet werden, denn die Symetrieebene des Waggons, in welcher die Zugleine oben hängt, war keine 6 Zoll weit von ihrem Kopf entfernt. Ein Mitreisender, welcher oft auf dieser Strecke fährt, sagte im reinsten Posener Deutsch, das käme dort alle Tage vor! Sehr gemüthlich. Die Strippe mit Ring und Laufrolle war allein schwer genug, jemandes Kopf ernstlich zu beschädigen, wenn bei der grossen Schnelligkeit, mit welcher sie fortgerissen wurde, das Metall aufschlug.

Es dauerte volle 5 Minuten, ehe wir weiterfuhren, eine sehr lange Zeit für das einfache Durchgehen und Zurückfahren der Maschine, denn sobald sie ankam, setzte sich der Zug sofort wieder in Bewegung; einen zerbrochenen Zughaken sah ich nicht, der Tender muss sich daher von selbst infolge der Stösse auf der schlechten Bahn losgehakt haben. Da solche „accidents“ nach Aussage jenes Reisenden fast täglich vorkommen, so dürfte es gut sein, die auf jener Bahn übliche prächtige Kuppelung auf Gebirgsbahnen nicht einzuführen. Auch durch die Waggons gehende Zugleinen sind sehr gefährlich, wie ich schon leider Gelegenheit hatte zu bemerken.

Drei Englische Meilen vor Buffalo liegt der ungemein wichtige Knotenpunkt „East Buffalo Junction“. Mit Ausnahme der Richtung nach Westen, wo Buffalo sichtbar ist, erblickt das Auge sonst nur Prairie, auf welcher vor gar nicht langer Zeit noch wilde Büffel zu Hunderttausenden hausten. Jetzt gewahrt man im weiten, weiten Umkreise viele Fenzen, in welchen Schlachtvieh der Verladung in die Waggons harrt, und unzählige Gleise, unzählige Frachtwaggons. Es ist der grösste Güterbahnhof, welchen ich bis heute gesehen habe und ich weiss nicht, ob es überhaupt einen grösseren gibt. Alle nach Osten und ein Theil der nach Norden verkehrenden Züge müssen East Buffalo Junction passiren.

Die Grösse des Frachtenbahnhofes wird erklärlich, wenn man berücksichtigt, dass die Stadt Buffalo dicht am Ufer des Eriesees erbaut ist, und folgende Bahnen in diese Stadt geführt sind:

1. Buffalo, Newyork and Philadelphia,
2. Delaware, Lackawanna and Western,
3. Erie,
4. Grand Trunk,
5. Lake Shore and Michigan Southern,
6. Michigan Central,
7. Newyork Central and Hudson River,
8. Newyork, Chicago and St. Louis,
9. Newyork Westshore and Buffalo.

Durch East Buffalo Junction geht noch die „Rochester and Pittsburg R. R.“

Ein Theil dieser Bahnen geht durch Buffalo hindurch und weiter, so dass meine Karte zwölf verschiedene Trakte aufweist. Nur im Osten ist Raum für die Frachtzüge.

Die Personenbahnhöfe liegen meist im Centrum der Stadt Buffalo; den Westshorebahnhof habe ich bereits beschrieben, der in der Nähe befindliche Eriebahnhof, auf welchem wir trotz vorheriger Verspätung und des Aufenthaltes von 5 Minuten ziemlich pünktlich 12.30 N. etwa eintrafen, ist etwas besser, doch immerhin bescheiden genug.

Wir gaben unser Handgepäck in der Baggage Office gegen „check“ ab und machten uns auf den Weg, die Stadt zu besehen.

Präjudizien.

v. O. **Einem Beamten, welcher im Preussischen Staatsdienst angestellt wird, kommt die Wohlthat der Steuerermässigung nach dem Gesetz vom 11. Juli 1822 nicht schon während des laufenden Steuerjahres zu, wenn er im bisherigen Gemeindebezirke wohnhaft bleibt.** Diesen Grundsatz hat das Preussische Ober-Verwaltungsgericht unterm 30. April 1885 angenommen, indem es seine Entscheidung zunächst auf folgende Thatumstände stützte: „Der Kontrolvorsteher G. in Berlin, welcher bei der Eisenbahnverstaatlichung vom 8. Oktober 1884 ab in den unmittelbaren Staatsdienst übernommen worden war, beantragte bei dem Magistrate daselbst, ihn vom gedachten Tage ab auf Grund des § 2 des Gesetzes vom 11. Juli 1822 nur von der Hälfte seines Diensteinkommens zur städtischen Gemeinde-Einkommensteuer heranzuziehen. Der dies ablehnende Magistrat wendete auf die von dem G. angestellte Klage folgendes ein: Bei der städtischen Gemeindesteuer finden im allgemeinen dieselben Grundsätze wie bei den Staatssteuern Anwendung. Die vom Kläger beanspruchte Herabsetzung der Gemeinde-Einkommensteuer innerhalb des Steuerjahres sei weder nach § 6 des Berliner Gemeinde-Einkommensteuer-Regulativs vom 29. September 1874, noch auch nach § 36 des Gesetzes über die Erhebung der Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer vom 1. Mai 1851 gerechtfertigt. Der Bezirksausschuss zu Berlin erkannte am 17. Februar 1885, dass die Bestimmung des Gesetzes vom 11. Juli 1822 bei Heranziehung des Klägers zur städtischen Gemeinde-Einkommensteuer in Anwendung zu bringen sei und zwar u. a. aus folgenden Gründen: Fraglich sei, ob die vom Kläger beanspruchte Vergünstigung erst nach Ablauf des Steuerjahres eintrete. Das Berliner Steuerregulativ sehe diesen Fall zwar nicht vor, dagegen bestimme es im § 3a, dass wegen Besteuerung des Diensteinkommens der Staats- und Reichsbeamten die gesetzlichen Vorschriften zur Anwendung kommen. Letztere seien im Gesetze vom 11. Juli 1822 enthalten, nach dessen § 6 dem Kläger, während er der Gemeinde Berlin als Staatsdiener angehört, die im § 2 daselbst gedachte Vergünstigung der Beamten zusteht. Nach § 1 Absatz 4 des Gesetzes vom 18. Juni 1840 müsse, wenn eine Veränderung eintritt, wodurch die bisherige Steuerpflicht aufgehoben wird, der Behörde davon Anzeige gemacht werden und könne dann die Befreiung von der Steuer von dem Ende des Monats ab, in welchem die Anzeige erfolgte, gefordert werden; da aber nach § 15 des Berliner Steuerregulativs die Gemeinde-Einkommensteuer in vier Quartalraten pränumerando zu entrichten sei, mithin die dritte Rate pro Steuerjahr 1884/85 bereits am 1. Oktober 1884, also vor dem Tage, an welchem der Kläger in den Staatsdienst übernommen wurde, fällig gewesen sei, so könne dem Kläger die Vergünstigung erst vom 1. Januar 1885 ab zu theil werden. Hiergegen legte der Magistrat die Revision ein, in der er begründend ausführte: Die Vorentscheidung leide zunächst an einem formellen Fehler, da sie über die Steuerermässigung im Prinzipe entscheide, jedoch nicht bestimme, welchen Steuerbetrag Kläger ziffermässig zu zahlen habe; ausserdem verletze die Vorentscheidung den § 6 des Gesetzes vom 11. Juli 1822, sowie den § 1 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. Juni 1840; denn § 6 a. a. O. finde dann keine Anwendung, wenn der Beamte während des ganzen Steuerjahres der Gemeinde angehört und passe der § 1 Absatz 4 des Gesetzes vom 18. Juni 1840 nicht auf den vorliegenden Fall. Kläger wendete hiergegen ein: Die Behauptung des Beklagten hinsichtlich des formellen Mangels der Vorentscheidung sei hinfällig, weil es dem Vorderrichter nicht möglich war, darüber zu entscheiden, wieviel Beklagte an ihn, den Kläger, an inzwischen zuviel erhobener Steuer zurückzuzahlen habe, da dem Vorderrichter nicht bekannt war, ob er, Kläger, nach dem 8. Oktober 1884 Steuern gezahlt habe. Der Umstand, dass die Steuern immer auf ein Jahr festgesetzt werden, könne einem Staatsdiener nicht dergestalt nachtheilig sein, dass ihm eine Steuerermässigung im Laufe des Steuerjahres nicht gewährt werde. Zuzugeben sei, dass § 6 des Gesetzes vom 11. Juli 1822 auf den vorliegenden Fall nicht passe, dagegen müsse § 1 Absatz 4 des Gesetzes vom 18. Juni 1840 Anwendung finden, wonach ihm, dem Kläger, die Steuermässigung vom Ende des Monats Oktober 1884 ab, in dessen Laufe er dem Beklagten die Anzeige von der Erlangung seiner Beamtenqualität gemacht habe, zustehe. Das Ober-Verwaltungsgericht erkannte unter Aufhebung der Vorentscheidung auf Abweisung der Klage aus folgenden Gründen: „Die Vorentscheidung ist rechtlich nicht haltbar, denn aus dem Tenor desselben lässt sich nicht erkennen, welchen ziffermässigen Betrag an Steuer der Kläger zahlen soll; ferner wendet der Vorderrichter den § 6 des Gesetzes vom 11. Juli 1822 analog an, obwohl dieser auf den vorliegenden Fall gar nicht passt. Hiernach ist die Vorentscheidung aufzuheben; bei freier Beurtheilung der Sache steht dem Kläger eine gesetzliche Bestimmung zur Erhebung des fraglichen Anspruchs nicht zur Seite; letzterer lässt sich weder aus § 1 Absatz 4 des Gesetzes vom 18. Juni 1840, noch aus § 36 des Gesetzes vom 1. Mai 1851 rechtfertigen, bezüglich des letzteren um so weniger, als Kläger nicht behauptet hat, dass sein Einkommen um den vierten Theil vermindert worden ist. (Erk. des II. Senats des Ober-Verwaltungsgerichts vom 30. April 1885; Monatsschr. f. Deutsche Beamte Bd. IX S. 217.)

Litteratur.

Katechismus für die Prüfungen zum Subalternbeamten I. und II. Klasse des inneren Dienstes und zum technischen Eisenbahnsekretär der Staatseisenbahnen. Unter Berücksichtigung der neuesten bezüglichen Bestimmungen bearbeitet von Johannes Tesch. Verlag von Franz Siemenroth in Berlin SW., Wilhelmstrasse 25. 1885. XII u. 567 S. gr. 8°. Geh. 9 ℳ. Geb. in Halbfrz. 10,25 ℳ.

Die Prüfungen für den Preussischen Staats-Eisenbahndienst haben bereits das Erscheinen einer ganzen kleinen Bibliothek von Werken veranlasst, welche zur Vorbereitung der Kandidaten zu diesen für ihre künftige Stellung entscheidenden Momenten dienen sollen.

Das hier vorliegende Werkchen ist in der für viele Examinanden angenehmen Form des Frag- und Antwortspiels abgefasst — welche Form wir zwar nicht als Grundlage für das strenge Studium, wohl aber als geeignetes Mittel ansehen, mit dessen Hilfe der Kandidat durch Selbstprüfung sich darüber Rechenschaft geben kann, ob er die betreffenden Materien genügend inne hat resp. ob die erworbenen Kenntnisse zum Bestehen der mündlichen Prüfung ausreichen. Zu diesem Zwecke müssen selbstverständlich die Fragen kurz und korrekt und die Antworten ebenso kurz und schlagend gefasst sein. Es ist anzuerkennen, dass der Verfasser, wenn auch nicht durchweg, so doch im ganzen die Fragen und Antworten richtig, klar und präzise gefasst hat. Wir glauben deshalb das Werk Kandidaten, welche die Prüfung für den Büreaudienst abzulegen haben, mit gutem Gewissen empfehlen zu können. Auch können wir dem Werke nachrühmen, dass die Fragen in einer guten systematischen Form zusammengestellt sind.

Abtheilung I katechisirt die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung, Abth. II das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen, Abth. III die Verfassung und Verwaltung des Preussischen Staates und des Deutschen Reiches, Abth. IV die Gesetze und Verordnungen zu Abth. I, II und III, Abth. V das Bahnpolizeireglement und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, Abth. VI die Personen-, Gepäck- und Güterreglements und Tarifwesen, Abth. VII Wagenreglements, Abth. VIII das Verhältniss der Eisenbahnen zur Post-, Telegraphen-, Militär-, Steuer- und Zollverwaltung.

Bei dieser systematischen Form der Fragen und da bei jeder Materie auf die betreffenden Gesetze, Reglements und Erlasse Bezug genommen wird, auf welchen die Antworten basiren, hingewiesen ist, wird das Werk auch als Nachschlagebuch gute Dienste leisten, sobald dem kurzen systematischen Index noch ein alphabetisches Inhaltsverzeichniss und ein Index der angezogenen Reglements, Bestimmungen, Erlasse etc. beigefügt wird. Es wird dann das Werk als praktisches Hilfsmittel nicht nur seitens der Aspiranten im Eisenbahn-Büreaudienst, sondern auch seitens der bereits angestellten Eisenbahn-Büreaubeamten gewiss vielseitige Anerkennung finden.

Tesch's Prüfungskatechismus für den Telegraphen-, Stations- und Güterexpeditionsdienst der Staatseisenbahnen in 5 Lieferungen zum Subskriptionspreise von je 1 ℳ. Im Verlag von F. Siemenroth, Berlin SW., Wilhelmstrasse 25.

Das Werkchen bereitet ganz in derselben Weise wie das vorstehend besprochene für die Prüfungen zum Telegraphisten, Stationsassistenten, Stationsvorsteher und Güterexpedienten der Preussischen Staatsbahnen vor. Abtheilung 1 verbreitet sich über die Organisation der Staatsbahnen, Abth. 2 über Oberbau und Betriebsangelegenheiten, Abth. 3 über Telegraphenangelegenheiten, (Allgemeines über die elektromagnetischen Telegraphen, Instruktion für Telegraphenbeamte und für den Blockdienst, Telegraphenordnung des Deutschen Reiches etc.), Abth. 4 über Bahnpolizei und Signalangelegenheiten, Abth. 5 über Personen-, Gepäck- und Güterexpeditions- sowie Stations- und Güterkassen-Angelegenheiten,

Abth. 6 über Wagenangelegenheiten, Abth. 7 über Verhältniss der Eisenbahnen zur Post-, Militär-, Steuer- und Zollverwaltung.

Das Urtheil über diesen Katechismus deckt sich mit dem zu dem vorher erwähnten Katechismus gesagten um so mehr, als sehr vieles aus dem ersteren in den zweiten Katechismus herübergenommen ist.

Das Examen zum Stationsvorsteher und Güterexpedienten im Preussischen Staats - Eisenbahndienste. Ein Leitfaden für die Vorbereitung auf dasselbe etc., bearbeitet von J. Wetter, Expeditionsbeamter der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld. Selbstverlag des Verfassers. In Kommission der Bädekerschen Buch- und Kunsthandlung (A. Martini u. Grüttefien) in Elberfeld.

Mit dem vorliegenden Werke soll, wie aus dem Titel zu entnehmen, den Beamten, welche sich der Prüfung zum Stationsvorsteher und Güterexpedienten unterziehen wollen, ein Leitfaden an die Hand gegeben werden, welcher im wesentlichen alles umfassen soll, was sowohl in der mündlichen als auch schriftlichen Prüfung verlangt werden kann.

Das Material der ersten Abtheilung, welches das Inhaltsverzeichniss nachweist, ist, wie im Katechismus von Tesch, in Fragen und Antworten zerlegt. In seiner zweiten Abtheilung enthält das Werk eine Auswahl von für sich abgeschlossenen Aufsätzen und Dispositionen zu solchen, wie dergleichen in der schriftlichen Prüfung aufgegeben zu werden pflegen. Die in diesen Aufsätzen behandelten Gegenstände sind mit Recht in den ersten Theil nicht einbezogen. Das Signalwesen ist als Bestandtheil der Prüfung im Telegraphenwesen unberücksichtigt geblieben.

Bei der Behandlung des Stoffes ist ersichtlich auch darauf Bedacht genommen, den Inhalt des Reglements etc. nicht geradezu in dieselbe Form eingekleidet wiederzugeben, ausserdem aber stellenweise zu erläutern.

Da das Werk bei dem angedeuteten Umfange auch alles dasjenige umfasst, was Gegenstand der Prüfung zum Stationsassistenten bildet, so ist es gleichzeitig ein Hilfsmittel für diejenigen Beamten, welche letztere Prüfung abzulegen haben.

Wenn es auch in erster Linie für Beamte der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung bestimmt ist, so wird doch der im Stations- oder Expeditionsdienst jeder anderen Bahnverwaltung Thätige gar manches auch für ihn Wissenswerthe in dem kleinen Werke finden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im allgemeinen Kilometerzeiger der Badischen Bahnen sowie im Kilometerzeiger des internen Badischen Gütertarifs sind die Entfernungen Leopoldshöhe - Neuhausen und Leopoldshöhe-Waldshut von 95 und 59 km auf 96 und 60 km berichtigt worden. Die Berechnung der Taxen für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, für Güter sowie für Personen- und Gepäckbeförderung hat jedoch bis Ende November l. J. noch auf Grund der bisherigen Entfernungen zu erfolgen.

Karlsruhe, den 20. Oktober 1885. (2229)
Generaldirektion.

II. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Infolge Hochwassers sind am 15. d. M. zwischen Brixen-Atzwang, Bozen-Neumarkt Tramin und Lienz - Bruneck mehrfache Bahnbeschädigungen eingetreten und musste in diesen Strecken der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Mit Bezug auf § 14 Alinea 3 und 4 des Vereins-Wagenregulativs wird diese Verkehrsstörung, welche voraussichtlich in 8—10 Tagen behoben sein dürfte, zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Wien, am 17. Oktober 1885. (2230)
Die Verkehrs-Direktion.

III. Güterverkehr.

Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutscher Verband. Mit dem 1. November d. J. tritt im Südwestrussisch - Galizisch - Norddeutschen Verbandsverkehr für den Transport von Phosphorit in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Podwoloczyska transito nach Ratibor ein direkter Frachtsatz von 1,46 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Breslau, den 19. Oktober 1885. (2231)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Am 3. Oktober d. J. sind zu dem **Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen** u. s. w. von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke **Elberfeld**, **Köln linksrh.** und **Köln rechtsrh.** nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privateisenbahnen** vom 1. April 1884 neue Frachtsätze für die Station Frintrop des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln rechtsrh. zur Einführung gekommen.

Die Frachtsätze ab Zeche Prosper I sowie von den Zechen der Gutehoffnungshütte werden aufgehoben. Für Sendungen der ersteren Zeche kommen fortan die Frachtsätze der Station Frintrop und für die der letzteren die Frachtsätze der Station Oberhausen (K. M.) Köln rechtsrh. zur Anwendung.

Die Frachtsätze der Zeche Christian Levin gelten nur noch bei Abfertigung der Sendungen von den Stationen Vogelheim und Frintrop und die Frachtsätze ab Zeche Unser Fritz nur noch bei Abfertigung der Sendungen ab Station Bismarck i/W. Soweit hierdurch für Sendungen der Zeche Unser Fritz ab Station Wanne und für Sendungen der Zechen der Gutehoffnungshütte Frachterhöhungen eintreten, bleiben die jetzigen Frachtsätze ab Zeche noch bis zum 5. Dezember einschliesslich bestehen.

Elberfeld, den 20. Oktober 1885. (2232J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 3. Oktober d. Js. sind für die Beförderung von **Roheisen aller Art in Masseln** (Broden) oder **Prismen, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl** zur Ausfuhr nach Belgien und darüber hinaus von den Stationen Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn nach Herbesthal, Station des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten, deren Höhe bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Elberfeld, den 20. Oktober 1885. (2233J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 21. August d. J., betreffend die Eröffnung der auf der Eisenbahnstrecke Angermünde-Freienwalde a. O. gelegenen Haltestelle Saaten-Neuendorf für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr, bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass von jetzt ab auch die Beförderung von leeren Spiritusfässern als Stückgut nach Saaten-Neuendorf zugelassen ist.

Berlin, den 21. Oktober 1885. (2254)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die in den Transittarifen ab Mannheim und Ludwigshafen vom 10. August l. J. für Güter Holländischer und Belgischer Herkunft vorgesehenen Frachtsätze für den Transport von Hülsenfrüchten nach Basel loko, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut werden mit Wirkung vom 20. d. M. aufgehoben, nachdem die in den allgemeinen Tarifen enthaltenen Frachten für diesen Artikel billiger sind, als jene des genannten Transittarifs.

Ferner wird der im genannten Transittarif ab Ludwigshafen aufgeführte Getreidefrachtsatz nach Basel transit von 70 ₰ pro 100 kg auf 1. Dezember l. J. aufgehoben.

Karlsruhe, den 17. Oktober 1885.
Generaldirektion. (2235)

Mit dem 20. Oktober d. J. tritt für den Transport von Flachs, Flachsheede und Werg, sowie für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (Seilergarn) in Wagenladungen von 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen zwischen Memel und Königsberg i. Pr. ein Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 0,65 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 18. Oktober 1885. (2236)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 20. d. M. tritt der Nachtrag VIII zum Ausnahmetarife vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke **Köln** (rechts- und linksrheinisch) und **Elberfeld** nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks **Magdeburg** in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen sonstigen Aenderungen und Ergänzungen neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Frintrop, Osterfeld Rh., Vogelheim und von Zeche Christian Levin via Frintrop, sowie für den Verkehr nach Gernrode a. Harz, Suderode und Ballenstedt.

Soweit durch die Aufhebung der bestehenden Tarifsätze ab Zeche Unser Fritz via Wanne Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Dezember 1885 in Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 20. Oktober 1885. (2237)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrh.).

Privilegirte Oesterreichisch - Ungarische Staats-Eisenbahn - Gesellschaft. Vom Zeitpunkte der demnächst zur Eröffnung gelangenden Station Schönpriesen zwischen Aussig und Nesterschitz - Pömmerle tritt der Nachtrag XVIII zum Theil II Heft 3 und der Nachtrag X zum Theil II Heft 4 der gesellschaftlichen Lokaltarife, ferner Nachtrag V zum direkten Braunkohlen-Tarife von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn nach Stationen der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft. — Diese Nachträge enthalten Frachtsätze für den Verkehr mit der neuen Station Schönpriesen. (2238 RM)

Exemplare erliegen in den gesellschaftlichen Stationen und bei der Verkehrs-Direktion in Wien, I. Pestalozzygasse No. 8.

K. K. privilegirte Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. November l. J tritt zum **Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarif** ein Nachtrag II zum Theil II Heft 1 in Kraft.

Derselbe erliegt in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 17. Oktober 1885. (2239)
Die Direktion.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 1071.

No. 20. Jahrgang 1885. **Berlin,** am 24. Oktober 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 22. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	15	1	Sack	Kartoffeln —	63	1	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
2	A H	32102	1	Kiste	leer —	23	2	Berlin	„	
3	B	—	5	Stück	Ofenröhren —	?	3	Düren	Linksrh. Köln	
4	B B	802	1	Fass	leer —	20	4	Dalheim	„	
5	B C	3358	1	Kiste	leer —	2	5	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
6	B M	22725	1	Wagen	Roheisen —	10 000	6	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
7	B M	24201	1	„	Kohlen —	10 000	7	Wanne	„	
8	B V G	1885	1	—	eiserne Schwelle 1,70 m lang	21	8	Lintorf	„	
9	C E	566	1	Fass	Wein —	70	9	Frankfurt a./M.	K. E.-D. Hannover	
10	C O	224	1	Kiste	— —	28	10	Deutz	Rechtsrh. Köln	
11	C S W	92	1	Ballot	unbekannt —	92	11	Mühlacker	Württemb. Stsb.	
12	E	549	1	Fass	Wein —	152	12	„	„	
13	E	8383	1	Kiste	? —	35,5	13	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
14	E B C	4688	1	„	alte Kleider	9,5	14	Halberstadt	K.E.-D.Magdeburg	
15	F & C / B	30623 / 8290	1 / 1	Fass / Kübel	leer —	122 / 3	15	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Fass ist bez. Halle.
16	F S	—	1	Fass	? —	49	16	Wolfenbüttel	Braunschweig.	
17	F. W. S	1231	1	Kiste	? —	16,3	17	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
18	G	—	1	—	Ofenkranz von Gusseisen	3	18	Rottweil	Württemb. Stsb.	
19	G	4	1	—	Stechkarre	—	19	Magdeburg. Eilg.	K.E.-D. Magdeburg	
20	G D	1489	1	Fass	leer —	12	20	Neuwied	Rechtsrh. Köln	
21	G G	2525	1	Kiste	? —	83	21	Offenburg	Badische Stsb.	Landquart signirt.
22	G L	10	1	Korb	Wein —	80	22	Deutz	Rechtsrh. Köln	
23	H H	851	1	Collo	Maschinentheil —	62	23	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
24	H M	2251	1	Kiste	Effekten —	6	24	Hamburg	K. E.-D. Altona	
25	H N X	349	1	„	unbekannt —	—	25	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
26	J B	5596	1	„	unbekannt —	—	26	„	„	
27	J K	989	1	„	Spielwaaren —	33,5	27	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
28	J L	5594	1	—	Papierkorb —	0,5	28	Münster	Rechtsrh. Köln	
29	K C	8446	1	Fass	leer —	15	29	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
30	K G	6592	1	Ballot	Manufakturwaaren —	19	30	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
31	K. lrh	45279	1	Wagen	Kohlen —	10 000	31	Oberhaussen K. M.	Rechtsrh. Köln	
32	K. P. E. V.	—	2	—	neue Wagen (Thürschilder)	—	32	Niesky	K. E.-D. Erfurt	
33	K. rrh	30946	1	Wagen	Thonwaaren —	—	33	Münster	Rechtsrh. Köln	
34	K. rrh	—	1	—	Leine, 11 m lang —	—	34	Speldorf	„	
35	L	52956	1	Pack in Papier	— —	11	35	Deutzerfeld	„	
36	L P	1	1	—	Ofentheil —	4,5	36	Giessen	K. E.-D. Hannover	
37	M & B	247	1	Korb	Eisenwaaren —	128	37	Braunschweig. Güterexp.	Braunschweig.	
38	M M	1232	1	Kiste	Blechnäpfe —	21	38	Hamburg	K. E.-D. Altona	
39	P C	100	1	Kollo in Packlein.	? —	18	39	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision
40	P P	5901	1	Fass	Wein —	144	40	Wanne	Grand Centr. Belge	
41	R D B	6163/64	2	Kisten	? —	182	41	Aachen	Linksrh. Köln	
42	S	—	2	Säcke	Cocosnüsse —	76	42	Hamburg	K. E.-D. Altona	
43	S S	48450	1	Kiste	Käse —	52	43	Halle	K.E.-D.Magdeburg	
44	v. T.	—	1	„	? —	19,5	44	Plaue	K. E.-D. Erfurt	
45	V M	—	1	Korb	? —	36	45	Cerfontaine	Grand Centr. Belge	
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
46	Also Kubin. Ksalowa. R O.	I	1	—	Holzkoffer —	30	46	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
47	Claes	—	10	Fässer	leer —	280	47	Kermpt	Grand Centr. Belge	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	Cortens	—	1	Pack	? —	3,5	48	Hasselt	Grand Centr. Belge	
49	Delacre	—	1	Kiste	? —	9	49	Charleroi Etat	„	
50	Ehrhardt Strassburg	—	1	Fass	leer —	17	50	Freiburg	Badische Stsb.	alt bezettelt Bennweier.
51	Fr. Krenzlin	—	1	Pack	Säcke —	18	51	Neue Neustadt	K.E.-D. Magdeburg	
52	J. Lindenbaum & Söhne Essen	—	1	„	Säcke —	36	52	Essen K. M.	Rechtsrh. Köln	
53	Leisnig Kunstmühle	21446	1	Pack	leere Säcke —	26,5	53	Weida	K. E.-D. Erfurt	
54	Linets	—	1	Pack	Effekten —	1,5	54	Velm	Grand Centr. Belge	
55	London-Vlissingen	56	1	Kollo	Reisegepäck (Handkoffer)	9,5	55	Vlissingen Hafen	Niederländ Stsb.	
56	Misonne	—	1	—	Zinkkübel —	6	56	Lodelinsart	Grand Centr. Belge	
57	M L Hâvre	324	1	Kiste	? —	182	57	Aachen	Linksrh. Köln	
58	Loh	1085	1	Fass	leer —	82	58	Berlin	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
59	O. W. Lindegaard N. Lundby 1878	155	1	Sack	— —	35	59	Altona	K. E.-D. Altona	
60	Ratz & Jäger Stuttgart	—	1	Pack	gebrauchte Säcke —	50	60	Leobschütz	K. E.-D. Breslau	
61	Thalheim Charlottenburg	—	1	Fass	leer —	8	61	Berlin	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
62	T. W. Eilgut	372	1	Kiste	? —	68,5	62	Leipzig (Thür. B.)	„	
63	Vansell	—	1	Pack	? —	3,5	63	Hasselt	Grand Centr. Belge	
					C. Kolli m. Nummern sign.:					
64	—	5	1	Korb	Kleider —	42,5	64	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
65	—	50	1	—	Ofentheil —	6,5	65	Ottensen	K. E.-D. Altona	
66	—	470	1	Kollo	Gasrohr —	27	66	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
67	—	2058	1	Pappkasten	Kleider —	6	67	Minden	K. E.-D. Hannover	
68	—	7711	1	Ballen	Wollwaaren —	111	68	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
69	I weiss	—	1	—	eiserne Schiene —	62	69	Berlin	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
70	× weiss	—	2	Kolli	Ofentheile —	—	70	Weimar	„	
71	B	55162	1	Kiste	Wichse —	50	71	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
72	R.W.C.	—	3	Brode	Asphalt —	83,5	72	Hamburg	K. E.-D. Altona	
					E. Kolli ohne Signatur:					
73	—	—	14	Kolli	eiserne Bettstellen —	365	73	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
74	—	—	1	Rolle	Drahteisen —	15	74	Mehlem	Linksrh. Köln	
75	—	—	1	Bund	Eisen —	25	75	Berlin	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
76	—	—	1	Stange	Eisen —	7,5	76	Berlin	„	b. Bodenrevision.
77	—	—	1	—	Farbmühle —	6	77	Völklingen	Linksrh. Köln	
78	—	—	1	Ballen	ansch. Flocken —	29	78	Aachen	„	
79	—	—	1	—	Gewehrkasten von rohem Holz	9	79	Köln Gepäck-Exp.	„	
80	—	—	1	—	Herzstück (alt) —	—	80	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
81	—	—	1	Paar	Holzschuhe mit Leder	1,5	81	Quakenbrück	Rechtsrh. Köln	
82	—	—	1	„	Holzschuhe ohne Leder	0,5	82	„	„	
83	—	—	1	—	Holzgestell (Schrotleiter)	30	83	Hamburg	K. E.-D. Altona	
84	—	—	1 1	Hühnerkäfig Kistchen	leer — leer —	8 11	84	Ravensburg	Württemb. Stsb.	
85	—	—	1	—	Kleiderrigel —	1,5	85	Schwerin	Meckl. Fr.-Franz	aus Wagen 1207 Oldenb.
86	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke etc.	24	86	Wesel Gepäckexp.	Rechtsrh. Köln	zu Schein Rotterdam-Wesel No. 37.
87	—	—	1	Sack	Leimleder —	80	87	Konstanz	Badische Stsb.	
88	—	—	1	Pack	Maulkörbe verzinktem Draht	3,5	88	Waldkirch	„	
89	—	—	1	—	Ofenrohr —	1	89	Frankfurt a/M	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	—	Rollwagen —	32	90	Verden	„	
91	—	—	1	—	eiserne Schiene —	43	91	Kosten	K. E.-D. Breslau	5 m lang, 8 cm breit.
92	—	—	1	Bund	Springfedern —	31	92	Crefeld	Linksrh. Köln	
93	—	—	1	„	10 Stangen Stahl —	6	93	Bruch	Rechtsrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
94	—	—	1	Kollo	12 Stränge { 6 à 2,9 m lang, 2 à 2,4 „ „ } gut erhalten { 3 à 1,75 m lang, 1 à 4 m lang } schon defekt	—	94	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
95	—	—	—	Pack	Weissblech	39,5	95	Salzwedel	K.E.-D.Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
96	—	—	—	Sack	Zwiebeln	50	96	Düsseldorf K. M.	Rechtsrh. Köln	
					II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.					
1	M A V	80003	1	Stück	Kesselwagen	7000	1	Kolomea	L.-Cz.-J.	
2	W	—	5	Fässer	Heringe	25	2	Gr. Wossek	Oe. N.-W.-B.	seit 23/9. 85.
3	W	120	1	Fass	Heringe	5	3	Altpaka	„	seit 8/9. 85.
4	W	120	100	Fässer	Heringe	500	4	Gr. Wossek	„	seit 15/9. 85.
5	Oszlawaner Zuckerfabrik	66 30	2	Brode	Zucker	23	5	Deutschbrod	„	seit 23/9. 85.
6	St. Marx	—	1	Fass	leer	13	6	Trs. Jedlesee	„	seit 18/9. 85.
7	—	394	1	„	leer	14	7	Nimburg	„	seit 7/9. 85.
8	—	576	1	„	leer	27	8	Trs. Jedlesee	„	seit 17/9. 85.
9	—	2649	1	—	Schleifstein (rund)	37	9	Trautenau	„	seit 16/9. 85.
10	—	—	5	Bund	Emailgeschirr	55	10	Adler Kosteletz	„	seit 26/9. 85.
11	—	—	1	Stück	Flacheisen	17	11	Deutschbrod	„	seit 25/9. 85.
12	—	—	1	—	Häckselmaschinengewicht	10	12	Suczawa	L.-Cz.-J.	
13	—	—	13	Säcke	Kieserde	650	13	„		
14	—	—	1	—	hölz. Kleiderständer	8	14	Turnau	Oe. N.-W.-B.	seit 9/9. 85.
15	—	—	1	Sack	Presstalg	50,5	15	Wien	„	seit 28/9. 85.
16	—	—	1	—	gusseis. Topf	11,5	16	Königgrätz	„	seit 21/9. 85.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1063.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt und Verband Thüringischer Bahnen. Am 1. Dezember cr. kommen zwischen Berlin einerseits und Leipzig und Halle andererseits an Stelle der bisherigen Retourbillets anderweite Retourbillets mit verlängerter Gültigkeitsdauer und etwas erhöhten Preisen zur Einführung.

Ferner tritt am 1. Januar 1866 für den Lokalverkehr im Direktionsbezirk Erfurt und für den Thüringer Verbandsverkehr ein neuer Retourbillet - Tarif in Kraft, durch welchen die Gültigkeitsdauer der bestehenden Retourbillets theils verlängert, theils verkürzt wird und die Preise derselben theils ermässigt, theils erhöht werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Erfurt, den 21. Oktober 1885. (2240)
Königliche Eisenbahn-Direktion, zugleich im Namen der Thüringer Verbandsverwaltungen.

V. Submissionen.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:
a) 6 Stück Rangir-Tenderlokomotiven,
b) 6 „ Personenwagen I/II. Klasse,
c) 9 „ Personenwagen III. Klasse,
d) 9 „ Gepäckwagen für Güterzüge
soll vergeben werden.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht offen und können von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 2,50 ℳ bezogen werden.

Preisgebote sind bis zum 14. November, Vormittags 11 Uhr, frei und verschlossen mit der Aufschrift „Verding von Betriebsmitteln" unserem maschinentechnischen Büreau einzusenden, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter geöffnet werden.

Frankfurt a/M., den 21. Oktober 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (2241)

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 33 000 kg veget. Maschinenschmieröl, 75 000 kg Mineral-Maschinenschmieröl und 40 000 kg Mineral-Wagenschmieröl soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 4. November d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse No. 36 I hier. Die Angebote müssen mit der Aufschrift „Angebot auf Schmieröle" versehen sein. Die Lieferungsbedingungen können hier eingesehen, bezw. gegen Einsendung von 60 ₰ entnommen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin. Hinsichtlich der Bewerbung um diese Lieferung sind die in No. 223 des „Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsanzeigers" und in No. 661 der „Schlesischen Zeitung" bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen massgebend.

Breslau, den 22. Oktober 1885. (2242)
Materialien-Büreau.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von 8 Stück Normal-Personenzuglokomotiven mit Tendern und 1 Satz Reservestücken soll vergeben werden.

Anerbieten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Anerbieten auf Lieferung von Lokomotiven" bis zu dem am 10. November cr. Vormittags 11 Uhr in unserm maschinentechnischen Büreau hier anstehenden Submissionstermine portofrei einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ pro Exemplar von dem genannten Büreau bezogen werden.

Altona, den 16. Oktober 1885. (2243)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verdingung. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von
a) 6 Stück Personenzug - Lokomotiven nebst Tendern,
b) 6 Stück Normal - Güterzug - Lokomotiven nebst Tendern und
c) 11 Stück Tender-Lokomotiven
im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 6,00 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Lokomotiven" versehen, zu dem auf Dienstag, den 10. November 1885 Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermine an das maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage die erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach abgehaltenem Verdingungstermin.

Magdeburg, den 16. Oktober 1885. (2244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung und Lieferung von:
a) 8 Normal-Personenzug-Lokomotiven,
b) 7 Normal - Güterzug - Lokomotiven ohne Tender,
c) 70 zweiachsigen offenen Güterwagen mit Bremse,
d) 30 zweiachsigen offenen Güterwagen ohne Bremse,
e) 220 Satz Achsen mit Rädern,
f) 440 Stück Wagentragfedern
soll öffentlich verdungen werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau, Neuegasse 29/33, zur Einsicht auf, werden auch vom Büreau-

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Vorsteher Boye gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 3 ℳ und 50 ₰ Porto für die Lokomotiv- und Wagen-Bedingungen etc. und je 1 ℳ 50 ₰ und 20 ₰ Porto für die Achsen und Tragfedern portofrei abgegeben.

Angebote müssen versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen spätestens bis zum 18. November d. J. Vormittags 11½ Uhr, zu welcher Zeit die Verdingungs-Verhandlung im unterzeichneten Büreau stattfinden wird, portofrei abgegeben werden.

Für den Zuschlag wird eine vierwöchentliche Frist vorbehalten.

Erfurt, den 16. Oktober 1885. (2245)
Maschinentechnisches Büreau.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Betriebsamts-Bezirke auf den Bahnhöfen Leipzig Th., Weissenfels und Gera lagernden alten, zu Bahnzwecken unbrauchbaren Oberbaumaterialien und zwar ca. 2 t Stahlschienen, 445 t Eisenschienen, 37 t Kleineisenzeug (Schmiedebrucheisen), 12 t Gussbrucheisen und diverse Metalle sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die formularmässigen Angebote sind bis Montag, den 16. November 1885, Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien" an uns einzureichen und werden solche zur Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Kauflustigen eröffnet werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Massenverzeichnisse können in unserem Geschäftslokale, Zimmer No. 23, eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ portofrei von uns bezogen werden.

Weissenfels, den 19. Oktober 1885. (2246)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Ein bedeckter im guten Zustande befindlicher

Eisenbahn-Waggon
mit Bremse

wird zu kaufen gesucht. Off. sub S. O. 668 befördern Haasenstein & Vogler, Magdeburg.

Baumbänder

für Obst- & Alleebäume, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- u. Glühlicht durch ein und dieselbe Maschine.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Lokomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1700 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3800 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 35000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Schub-Thüren und Thore
für
Magazine, Hallen etc.
nach dem
Kugelsystem, Patent Weickum,
werden nach den neuesten Constructionen in billigster u. solidester Ausführung angefertigt von
P. Sipf, Schlosserm., **Frankfurt a/M.,** Neue Rothhofstr. 19.

Bei Verwendung des **Kugelsystems** wird die gleitende Reibung durch die rollende ersetzt, wodurch eine **weit einfachere Construction, somit billigere Anschaffung,** sowie eine **sehr leichte stets gleichmässige Beweglichkeit, ohne Anwendung von Schmiermaterial** erzielt wird.
Es lässt sich dies Kugelsystem noch zu den verschiedensten Zwecken mit grossem Vortheil verwenden, worüber weitere Auskunft ertheilt:
Der General-Vertreter für Deutschland:
Louis Dill, Civil-Ingenieur, **Frankfurt a/M.**

= 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. =
41 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
construiren und empfehlen.
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung.** 3000 im Betriebe.
Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmer.
15000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Innen und aussen glasirte Thonröhren
von 50 bis 800 mm Lichtweite,
Viehkrippen, Schornsteinaufsätze, Chamottesteine und **Chamottemörtel,** sowie **Thon-** und **Chamottewaaren** aller Art
empfiehlt die
Deutsche Thonröhren- und Chamotte-Fabrik
Münsterberg i. Schl.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 84. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 28. Oktober 1885.

Die zehnjährige Thätigkeit der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirthschaft.

Von **E. v. Saárossy-Kapeller**, Inspektor der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.*)

Die Staatsbahnidee hat in den letzten Jahren in immer weitere Kreise Eingang gefunden und dadurch namentlich in Preussen und Oesterreich-Ungarn zu bedeutenden Fortschritten in der Verstaatlichung der Eisenbahnen geführt. Die seitherigen Erfolge des Staatsbahnsystems in jenen Ländern dürften so manchen Gegner dieses Systems bekehrt und zur Klärung der Frage, ob Staats- oder Privatbetrieb, wesentlich beigetragen haben.

Einen solchen Beitrag liefert auch das vorliegende Buch, indem es nachweist, welch günstige Resultate eine zehnjährige Thätigkeit der Ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirthschaft erzielt hat.

Wir entnehmen dem Buche folgendes:

Nachdem schon im Jahre 1868 mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Ungarn durch Uebernahme der Linie Budapest-Salgó-Tarján begonnen wurde, gewann das System der staatlichen Verwaltung von Jahr zu Jahr successive an Ausdehnung und hatte sich im Jahre 1884 zu einem mächtigen Netze von über 3 770 km, im Jahre 1885 bis auf 4 238, respektive die in staatlicher Verwaltung stehenden Linien Arad-Temesvár und Debreczin-Hajdunánás hinzugerechnet, auf 4 338 km entwickelt. Das Gros der Verstaatlichungen und des Baues neuer staatlicher Linien entfällt auf die Periode von 1874 bis 1884.

Bis zum Jahre 1874 waren aber die Bahnen, welche der Ungarische Staat in Händen hatte, nur für den Lokalverkehr von Belang, so dass eine Erörterung der kommerziellen Thätigkeit der Königlich Ungarischen Staatsbahnen erst von diesem Jahre ab von Interesse sein kann und soweit nur die Jahre 1874 bis inklusive 1883 hier in Betracht kommen.

*) Budapest, 1885. Gebrüder Légrády.

Zunächst wird für diese Jahre der Verkehr und die Gesammteinnahmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im allgemeinen dargestellt.

Aus den bezüglichen Tabellen ist ersichtlich, dass der Personenverkehr pro Bahnkilometer von 1874 bis 1880 — von bei einigen Jahren vorkommenden geringfügigen Steigerungen im Vergleich zu dem respektiven Vorjahre abgesehen — im Durchschnitt abgenommen, im Jahre 1881 zugenommen, nachher aber durchschnittlich wieder abgenommen hat. Dagegen hat der Lastenverkehr seit 1874 — mit Ausnahme der Jahre 1878, 1879 und 1880, in deren Ergebnissen, infolge der Verstaatlichung der ehemaligen Ostbahn, die ungünstigen Verkehrsverhältnisse derselben sich sehr fühlbar machten — eine stetige Zunahme erfahren.

Von den Gesammteinnahmen entfallen auf je einen Bahnkilometer:

im Jahre	fl.	im Jahre	fl.
1874	5 633	1879	5 634
1875	5 710	1880	5 238
1876	6 304	1881	7 006
1877	6 740	1882	7 367
1878	5 920	1883	7 828

Demnach ist die Einnahme pro Bahnkilometer von 1874 bis inklusive 1877 im Verhältniss der Gesammteinnahmen gestiegen, während in den Jahren 1878, 1879 und 1880, gegenüber der Zunahme der absoluten Einnahmen, die Einnahme pro Bahnkilometer sich gradatim vermindert hat, was in der Verstaatlichung schlecht rentirender Linien seine Erklärung findet. Von 1881 an ist die Einnahme pro Bahnkilometer in fortwährender Zunahme begriffen.

Sodann wird der Personen- und Waarenverkehr speziel behandelt.

Der Personenverkehr auf den Linien der Staatsbahnen sowohl, als auf den Ungarischen Bahnen überhaupt, kann — im Vergleiche mit dem Personenverkehr anderer westeuropäischer Staaten — noch immer kein entwickelter genannt werden. Die Ursachen dieser Zurückgebliebenheit sind in der verhältnissmässig dünnen Bevölkerung des Landes und in dem Umstande zu suchen

dass sich die Bevölkerung vorwiegend mit Ackerbau befasst, beziehungsweise viele Industriezweige unentwickelt sind; zum Theil liegt der Grund wohl auch in dem Mangel an Reiselust, welch letztere erst in den jüngsten Jahren einigen Aufschwung genommen hat.

Was speziell den Personenverkehr der Königlich Ungarischen Staatsbahnen betrifft, so war derselbe von 1874 bis 1878 in steter Abnahme begriffen, eine Erscheinung, welche der ungünstigen materiellen Situation in jenen Jahren zuzuschreiben ist. Die Abnahme des Personenverkehrs, welche aus der allgemeinen Geschäftsstockung und der Vertheuerung der Fahrpreise infolge der Transportsteuer und des Agios entsprang, zeigt sich am augenfälligsten in den Betriebsresultaten des Jahres 1877; in diesem Jahre hat nämlich der Personenverkehr auf den verschiedenen Linien um 18 bis 42 pCt. abgenommen.

Diese ungünstigen Ergebnisse bewogen die Regierung und die Verwaltung der Staatsbahnen, im Interesse der Belebung des Personenverkehrs, umfassende Erleichterungen ins Leben treten zu lassen, welche eine sehr gute Wirkung äusserten. Zunächst wurde die Anrechnung des Agios abgeschafft, dann wurden ermässigte Tour- und Retourkarten, Badesaison-, Abonnements und Rundreisekarten eingeführt, die Fahrpreise auf den gemischten Zügen ermässigt, direkte Karten ausgegeben u. s. w. Das Jahr 1878 bildet sonach einen Wendepunkt im Personenverkehr, welcher sich von diesem Zeitabschnitte ab einer stetigen Hebung erfreut.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erfuhren jedoch erst im Jahre 1879 eine Steigerung, welche sich in den folgenden Jahren fortsetzte und, wie aus den betreffenden Tabellen nachgewiesen wird, ihre Erklärung *nicht blos in der Zunahme der Längenextension der Königlich Ungarischen Staatsbahnlinien, sondern auch in der absoluten Steigerung des Personenverkehrs* findet.

Der *spezifische Personenverkehr*, d. h. die auf je einen Bahnkilometer entfallende Anzahl von Personenkilometern, hat sich nach der Verstaatlichung der Theissbahn im Jahre 1881 namhaft gehoben, ist im Jahre 1882 infolge Eröffnung der Linie Budapest-Szabadka, deren intensiver Verkehr ein geringerer ist, einigermassen gesunken, hat aber im Jahre 1883 wieder beträchtlichen Aufschwung genommen.

Aus den Tabellen, welche den Personenverkehr nach Wagenklassen veranschaulichen, zeigt sich, dass das Verhältniss der Benutzung der I. und II. Wagenklasse zu jener der III. und IV. im allgemeinen noch immer ein sehr ungünstiges ist. Im Jahre 1881 wurde die IV. Wagenklasse abgeschafft, der bisherige Fahrpreis derselben aber auf die III. Klasse der gemischten Züge übertragen, eine Verfügung, welche — im Verein mit der im selben Jahre zu Stande gekommenen Reform der Personenbeförderungstarife — eine günstigere Ausnutzung der I. und II. Wagenklasse zur Folge hatte. Dieser Einfluss machte sich auch in den Verhältnissen der nachfolgenden Jahre geltend und resultirte die Stabilität in denselben.

Die Tabellen über die Einnahmen aus dem Personenverkehr lassen erkennen, dass diese Einnahmen von 1874 bis inkl. 1878 abgenommen haben. Was insbesondere das Jahr 1878 betrifft, so ist die Einnahme desselben, trotzdem die Anzahl der beförderten Personen grösser war als im Vorjahre, gleichwohl geringer geworden. Die Ursache davon liegt in erster Reihe in den bedeutenden Militärtransporten und dann in dem grösseren Verbrauch von Abonnements- und sonstigen ermässigten Karten gegen vordem.

Vom Jahre 1879 an ist die Einnahme aus dem Personenverkehr in steter Zunahme begriffen, welche sich namentlich in den Eingängen nach den Reisenden I. und II. Klasse äussert.

Die Einnahme nach jedem einzelnen Reisenden im allgemeinen, d. h. im Durchschnitte der sämmtlichen Wagenklassen, hat seit Verstaatlichung der Theissbahn (1881) abgenommen, weil sowohl die durchschnittlich zurückgelegte Strecke, als auch der durchschnittliche Einheitssatz geringer geworden ist; im Jahre 1882 und 1883 dagegen hat sich diese Einnahme gehoben, weil die Einnahmen nach den Reisenden I. und II. Klasse zugenommen haben.

Ebenso hat die Einnahme nach je einem Personenkilometer sich im Jahre 1882 und 1883 *gehoben, trotzdem die Fahrpreise im allgemeinen ermässigt wurden*, weil die Eingänge nach den höheren Wagenklassen grösser waren.

Der Waarenverkehr, der im Jahre 1874 eine Abnahme gegen das Vorjahr erfahren hatte, besserte sich in den Jahren 1875 und 1876. Dagegen können die Ergebnisse des Jahres 1877 keine günstigen genannt werden, was in erster Reihe der von der Preussischen Regierung zu jener Zeit inaugurirten Verkehrspolitik zuzuschreiben ist. Durch die bezüglichen Verfügungen der Preussischen Regierung wurde die Aufmerksamkeit der Ungarischen Regierung und der Staatsbahnverwaltung auf andere, von fremdem Einflusse freie Exportrichtungen gelenkt und datirt von diesem Zeitpunkte die grössere Beachtung der südlichen Linien und des Hafens von Fiume. Die Wirkung dieser auf die südliche Richtung gestützten Verkehrspolitik war von grosser Bedeutung für die Entwickelungsgeschichte der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und tritt in den letzteren Jahren in hochentwickeltem Masse in die Erscheinung.

Im Jahre 1877 wurde die Ostbahn verstaatlicht. Der Verkehr dieser Linie zeigt im Jahre 1878 eine Abnahme, welche sich aus dem Umstande erklärt, dass der Russisch-Türkische Krieg, welcher in den vorhergegangenen Jahren den Verkehr dieser Linien beträchtlich gesteigert hatte, nunmehr zu Ende war.

Die Ostbahn erhob sich erst in den Händen des Staates zu ihrer eigentlichen Bedeutung, als ihre Fortsetzung und ihr Anschluss an die Rumänischen Bahnen von Kronstadt bis Predeal im Jahre 1879 ausgebaut worden war.

Der Verkehr im Jahre 1879 hat sich im allgemeinen gehoben; der Grund hiefür ist in erster Reihe in der Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse, insbesondere in der erfreulichen Entwickelung der Eisenindustrie, dem namhaften Aufschwung der Ungarischen Mühlenindustrie, ferner in den in verschiedenen Relationen eingeführten Transportgebühren-Ermässigungen, endlich bezüglich der südlichen Linien in der Hebung des Hafens von Fiume zu suchen.

Das Jahr 1880 bildet ein wichtiges Moment in der Geschichte der Königlich Ungarischen Staatsbahnen. In dieses Jahr fällt die — schon früher vorbereitete — *Verstaatlichung der Theissbahn*, wodurch das Netz zu einem zusammenhängenden Ganzen gestaltet wurde, welches fortan geeignet war zur Inaugurirung einer gesunden und selbständigen Ungarischen Eisenbahnpolitik, sowohl in nördlicher als in nordwestlicher und östlicher, ja mittelbar (als Hinterbahn) auch in südlicher Richtung zu dienen.

Am 1. Juli desselben Jahres wurde die von der Südbahngesellschaft angekaufte Linie *Agram-Karlstadt* in staatliche Verwaltung übernommen, wodurch der Staat in den Besitz einer einheitlichen Linie von Zákány bis Fiume gelangte. In diesem Jahre wurde auch der Bau des *Budapester Frachtenbahnhofes am Donauufer* begonnen, welcher das Netz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in unmittelbare Verbindung mit der Donau setzt und sonach vom kommerziellen Gesichtspunkte aus von hervorragender Bedeutung ist.

Unmittelbar auf diese Ergänzungen des Netzes trat eine Hebung des Verkehrs ein, welche auf den verschiedenen Linien 6,7—8,6 pCt. betrug.

Die Ergebnisse des Jahres 1881 zeigen bereits eine *namhafte Zunahme des Waarenverkehrs* und im Zusammenhang damit der erzielten Einnahmen. Der Gesammtverkehr hat sich in diesem Jahre um 33,5 pCt., die Einnahme um 13,2 pCt. gehoben.

Im Jahre 1882 erfuhr das Netz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wieder beträchtliche Erweiterungen und hat sich der Verkehr neuerlich um 10,7 pCt., die Einnahme um 10,2 pCt. gehoben. Ein besonders lebendiges Bild bietet in den Ergebnissen dieses Jahres die *Entwickelung des Fiumaner Verkehrs*.

Das Jahr 1883 brachte ebenfalls einige Vergrösserungen des Bahnnetzes. Der Waarenverkehr hat sich auch in diesem Jahre gehoben, aber diese Zunahme zeigt nicht mehr so überraschende Dimensionen, wie in den vorhergehenden Jahren. Die Ursache davon ist einestheils in dem Umstande zu suchen, dass der Verkehr des Netzes nun nachgerade ein gewisses konstantes Niveau erreicht hatte, über welches hinaus nur mehr die jährliche natürliche Verkehrszunahme in Anschlag gebracht werden kann; andererseits ist unzweifelhaft, dass das weniger günstige Ergebniss zum Theil die Folge volkswirthschaftlicher und kommerzieller Konjunkturen war, was auch daraus erhellt, dass eine Zunahme ausschliesslich im Lokalverkehre wahrnehmbar erscheint, während der Exportverkehr und jener mit fremden Bahnen in diesem Jahre gesunken ist.

Während des vorigen und des laufenden Jahres hat das Staatsbahnnetz abermals beträchtliche Erweiterungen erfahren, theils durch den Ausbau neuer Linien, theils durch die Verstaatlichung von Privatbahnen. So fällt in die jüngste Zeit die Verbindung der Budapest-Semliner Bahn mit den Serbischen Staatsbahnen, der Ausbau der Linie Budapest-Kelenföld-Szöny, die thatsächliche Uebernahme der Strecke Szöny-Bruck (welche den Königlich Ungarischen Staatsbahnen die Tariffreiheit bis Wien erworben hat), die Verstaatlichung der I. Siebenbürger und der Alföld-Fiumaner Bahn, endlich der Ausbau mehrerer kleinerer Linien und die Uebernahme solcher in staatliche Verwaltung.

Sonach lässt sich, obschon das Staatsbahnnetz noch hier und da einiger Ergänzungen und insbesondere Investitionen bedarf, im allgemeinen sagen, dass dasselbe in seinem heutigen Zustande, mit der ebenfalls verstaatlichten Donau-Draubahn und der in staatlicher Verwaltung stehenden Arad-Temesvárer Bahn zusammen, ein Kommunikationsnetz bildet, mittelst dessen die volkswirthschaftlichen Interessen des Landes auf diesem Gebiete entsprechend zur Geltung gebracht werden können.

Verschiedene Tabellen bezüglich der Statistik des Waarenverkehrs zeigen eine konstante Zunahme desselben, welche am grössten von jenem Zeitpunkte an war, zu welchem die Theissbahn mit den alten Staatsbahnlinien vereinigt wurde.

Die überraschendsten Ergebnisse zeigt aber die Steigerung des spezifischen Waarenverkehrs (Anzahl der pro Bahnkilometer entfallenden Tonnenkilometer) seit der eben erwähnten Verstaatlichung, insofern derselbe, den Ergebnissen des Jahres 1880 gegenüber, im Jahre 1881 um 60 pCt., im Jahre 1882 um 85 pCt., im Jahre 1883 um 95 pCt. zugenommen hat.

Mehrere Tabellen und ein Verzeichniss veranschaulichen die jahrweise Entwickelung beziehungsweise Gestaltung des Verkehrs in den auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verfrachteten hauptsächlicheren Artikeln und den Waarenverkehr nach den einzelnen Stationen für das Jahr 1883.

Weitere Tabellen zeigen, dass auf allen jenen Linien, welche im Jahre 1883 Staatsbahnen waren, die Einnahme: aus dem Gepäckverkehr von 1874 bis inklusive 1877 abgenommen, von 1878 an aber sich stetig gehoben; aus dem Eilgutverkehr von 1874 bis 1877 zu-, von 1878 bis 1880 abgenommen, sich aber von 1881 bis 1883 wieder, und zwar beträchtlich gehoben hat; endlich dass die Einnahme aus dem Frachtenverkehr von 1874 bis inklusive 1877 gestiegen, 1878 gesunken ist, aber schon im nächstfolgenden Jahre das Ergebniss des Jahres 1877 wieder übertroffen hat; im Jahre 1880 war sie abermals ein wenig zurückgegangen, ist aber seit 1881 in namhafter und stetiger Zunahme.

Die Gesammteinnahme aus dem Waarenverkehr gestaltet sich selbstverständlich nach den Ergebnissen des Frachtgutverkehrs, da ja von den Gesammteinnahmen circa 73—75 pCt. aus dem Frachtgutverkehr resultiren.

Die Einnahme aus je einem Tonnenkilometer ist bei den massgebenden Frachtgütern seit 1881, im Vergleich zu den Vorjahren, um 30—40 pCt. gesunken, was eine Folge der bei den Staatsbahnen ins Leben gerufenen Tarifreduktionen ist.

Dass jedoch diese Ermässigung der Frachtgebühren richtig, das heisst dort angewendet wurde, wo ausser anderen volkswirthschaftlichen Momenten die allgemeine Belebung des Verkehrs dieselbe erheischte und dass hierbei auf Kosten des direkten finanziellen Interesses der Staatsbahnen nur dort Opfer gebracht wurden, wo solche unabweisbar nothwendig erschienen, erhellt daraus, dass ungeachtet des oben erwähnten Rückganges der Einnahmen nach Tonnenkilometer, jene nach dem Bahnkilometer sich seit der Verstaatlichung der Theissbahn günstiger stellt, als sie früher gewesen, insofern sich dieselbe, im Vergleich zu dem Ergebnisse des Jahres 1880, in den Jahren 1881, 1882 und 1883 um 8 bezw. 14 und 21 pCt. gehoben hat.

Die pro Zugkilometer und je Brutto-1 000 tkm entfallende Einnahme ist auch infolge der wohlfeilen Gebührensätze von 1881 bis 1883 in successivem Rückgange begriffen; allein während der durchschnittliche Frachtguttarif, im Vergleich zu dem Stande des Jahres 1880, in den darauffolgenden Jahren um 30 bezw. 36 und 35 pCt. ermässigt wurde, hat die Einnahme pro Zugkilometer blos um 5,4 resp. 8 und 15,5 pCt., je nach Brutto-1 000 tkm aber blos um 5, bezw. 11 und 22 pCt. abgenommen.

Die Nettoeinnahme, d. h. der Betriebsgewinn, betrug im Jahre 1874 nur 16 pCt., ist aber im Jahre 1883 auf 40 pCt. gestiegen. Dieses günstige Ergebniss findet seine Erklärung in der möglichsten Reduktion der Ausgaben jedes einzelnen Dienstzweiges, zum Theil aber auch in der einheitlichen Administration des Staatsbahnnetzes.

So wurden die Kosten der Allgemeinen Verwaltung, welche im Jahre 1874 noch 5,1 pCt. der Gesammteinnahme beanspruchten, successive im Jahre 1875 auf 4,5, im Jahre 1878 auf 3,2, im Jahre 1881 auf 2 und im Jahre 1883 auf 1,7 pCt. vermindert. Der Zugförderungs- und Werkstättendienst, welcher im Jahre 1874 noch 25,7 pCt. der Einnahmen beanspruchte, erforderte im Jahre 1883 nur mehr 16,6 pCt. derselben; der Verkehrs- und kommerzielle Dienst ging von 28 auf 19,3, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung von 25,2 auf 20 pCt. herab u. s. w.

Dies erweist, dass die Verwaltung der verstaatlichten Bahnen nach der Verstaatlichung eine verhältnissmässig wohlfeilere war, als vor derselben. Diese Thatsache lässt sich auch konstatiren durch einen Vergleich der Ausgaben auf den von 1874 bis 1883 verstaatlichten Bahnen mit den entsprechenden Ausgaben während der gesellschaftlichen Verwaltung. Es ergibt sich daraus, dass die Betriebsausgaben sowohl nach Zug-, als nach Brutto-1 000 tkm geringer sind, seitdem die Bahnen in staatlicher Verwaltung stehen, als sie früher waren, so lange diese Linien noch gesellschaftlich gesondert verwaltet wurden.

Die Betriebsausgaben betrugen pro Zugkilometer im Jahre 1874 1,75 fl., im Jahre 1883 1,3 fl., pro Brutto-1 000 tkm im Jahre 1874 8,19 fl., im Jahre 1883 5,54 fl.

In den folgenden Abschnitten werden die Tarifbestimmungen und Einrichtungen erläutert, durch welche die Königlich Ungarischen Staatsbahnen sowohl den Personentransport, als den Waarenverkehr — vornehmlich mit Berücksichtigung der volkswirthschaftlichen Interessen — zu fördern und zu entwickeln bemüht waren; dann werden jene Momente angeführt, welche als auf Lokal-Export- und Importtarife, auf die Beziehungen zu anderen Eisenbahnen und auf gewisse Verkehrseinrichtungen bezüglich, von wesentlichem Einflusse waren auf die Besserung der dortigen volkswirthschaftlichen Verhältnisse, auf die von Jahr zu Jahr wahrnehmbare Hebung des Personenverkehrs und in Verbindung damit auf die Hebung der Einnahmen.

Als Beilagen sind folgende in Farbendruck ausgeführte graphische Tabellen angefügt: I. Kilometrische Entwickelung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen vom Jahre 1868—1884. II. Personenverkehr der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1883. III. Personenverkehr und Einnahmen nach Wagenklassen vom Jahre 1874—1883. IV. Personenverkehr der Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen im Jahre 1883. V. Güterverkehr der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1883. VI. Verkehr der Hauptartikel auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen von 1874—1883. VII. Güterverkehr der Königlich Ungarischen Staatsbahnen nach Hauptartikeln im Jahre 1883. VIII. Der Aufgabe-Frachtgüterverkehr der Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1883. IX. Gesammteinnahmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen nach Personen, Gütern und Diversen von 1874—1883. X. Brutto- und Nettoeinnahmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen von 1874—1883 mit Rücksicht auf die einzelnen Ausgabezweige.

Der Verfasser sagt in seiner Einleitung: „Es gibt kaum einen Staat, in welchem sich die Vortheile der Verstaatlichung der Eisenbahnen in volkswirthschaftlicher sowohl als in finanzieller Hinsicht so voll bewährt hätten, als in Ungarn. Der unmittelbarste Grund dieser Erscheinung ist eben in der Thatsache zu suchen, dass die Gebahrung der Eisenbahnen von staatlichem, das heisst vom Gesichtspunkte des öffentlichen Interesses in Staaten, welche sich vorwiegend mit Ackerbau und Rohprodukten-Handel befassen, von höchster Wichtigkeit ist; andererseits leitet diese Erscheinung aber auch unverkennbar auf die Thatsache zurück, dass die Regierung und die Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen sich ihrer in den volkswirthschaftlichen Interessen der Nation wurzelnden Aufgabe bewusst waren und dass die Gebahrung der verstaatlichten Bahnen nach der Verstaatlichung eine verhältnissmässig wohlfeilere war, als sie es in den Händen der Gesellschaften gewesen."

Der Beweis für die Wahrheit dieser Sätze dürfte durch die Daten und Ziffern der besprochenen Veröffentlichung erbracht sein. —st.—

Der Shannon-Registrator.

Praktische Methode, die einlaufende Korrespondenz aufzubewahren.

Ordnung ist einer der wichtigsten Faktoren im Geschäftsleben. Einrichtungen, welche solche schaffen, dabei Arbeit- und Zeitersparung ermöglichen und doch einen raschen Ueberblick über alle geschäftlichen Vorgänge bieten, sind daher von unschätzbarem Werth. Aus diesem Grunde fanden, was die Behandlung der abgehenden Korrespondenz anlangt, die Kopirpressen so rasche und ungetheilte Aufnahme.

Von ebenso grossem Werth für die einlaufende Korrespondenz ist der „Shannon"-Registrator.

Von einem intelligenten Amerikaner, „Shannon", erfunden, ist er bereits in Amerika für Geschäfte aller Art unentbehrlich geworden und auch in Europa findet diese neue Erfindung so grossen Beifall, dass innerhalb der ersten Monate, in denen der Registrator hier zum Verkauf gebracht wurde, sich der Absatz schon auf Tausende von Apparaten beläuft.

Dass der Apparat eine wirklich praktische Erfindung bietet, davon geben die vorliegenden sehr anerkennend lautenden Zeugnisse grosser Bankgeschäfte (wie der Deutschen Bank und des hiesigen Bankgeschäfts Delbrück, Leo & Co., welche beide 30 Shannon-Apparate in Thätigkeit haben, von Fr. W. Krause & Co., Vereinsbank etc.), desgleichen bedeutender Agentur-, Speditions- und Kommissionsgeschäfte, sowie grosser Maschinen-, Gas- und anderer Fabriken, Kaufmannsfirmen, Hotels etc. Beweis.

Wir glauben daher im Interesse unserer Leser zu handeln, indem wir sie nachstehend auf dieses neue Verfahren aufmerksam machen, welches von dem jetzigen Patentinhaber Zeiss dahier (Berlin W., Charlottenstrasse 68) noch wesentlich verbessert worden ist.

Die Einrichtung des Briefregistrators ist einfach, dessen Handhabung sehr leicht, wie folgende Beschreibung desselben ergeben wird.*)

a) Beschreibung des Briefregistrators.

Auf einem polirten Holzbrett (nur wenig grösser und breiter als Quartformat) liegt eine ausgestanzte Register- resp. Alphabeteinlage, welche von fast unzerreissbarem Stoffe hergestellt und

---

*) Zur Veranschaulichung des Apparates und dessen Benutzung fügen wir einige Abbildungen bei, deren Clichés uns Herr Zeiss auf unser Ersuchen gütigst zur Disposition gestellt hat. Die Redaktion.

auf beiden Seiten mit Anfangsbuchstaben bedruckt ist. Diese liegt in zwei Nickelröhrchen (Clips), welche — wie die den Apparat im Ganzen darstellende Figur 1 zeigt — o b e n angebracht

Fig. 1.

sind. Auf diese spitz zugehenden Nickelröhrchen werden die einzulegenden Schriftstücke gleichsam aufgespiesst, nachdem sie durch den u n t e n an dem Holzbrett angeschraubten Perforator (Durchlocher) mittelst leichten Drucks auf den Hebel desselben mit 2 kleinen Löchern versehen worden sind.

Dieser P e r f o r a t o r besteht aus einer festliegenden Metallplatte mit zwei Dornen und einer hierauf geschraubten federnden Stahlblechplatte, welche durch den Druck des Handgriffs mit ihren beiden Löchern über die Dorne gedrückt wird und so das Papier rund und gleichmässig ausschlägt.

An die abgeschrägten Spitzen der erwähnten Nickelröhrchen schlagen die sich gleichzeitig öffnenden und schliessenden vernickelten Federbogen, welche das beliebige Um- und Zurückblättern der eingelegten Papiere wie das Herausnehmen und Wiedereinschalten jedes einzelnen an seinen Platz bezwecken, resp. ermöglichen. — Zur Bedeckung des ganzen Schriftenkonvoluts ruht auf demselben ein Pergamentdeckel mit vernickeltem Blechbeschlag und Schieber zum Verschluss.

b) G e b r a u c h s a n w e i s u n g f ü r d i e F ü l l u n g d e s B r i e f r e g i s t r a t o r s.

Die Briefe, Karten und sonstigen Schriftstücke werden offen mit dem oberen Rand zwischen die Lippen des Perforators (Durchlochers) gelegt und durch einen Druck auf den Handgriff, wie Figur 2 zeigt, zwei kleine Löcher in das Papier gedrückt.

Fig. 2.

Hierauf schlägt man den Buchstaben des Alphabets in der Registereinlage auf, welcher dem Anfangsbuchstaben des Briefabsenders entspricht, indem man u n t e r den mit jenem Buchstaben bezeichneten Kartonstreifen greift und ihn mit den vorhergehenden Buchstaben und Briefeinlagen über die Federbogen zurückschlägt. Beginnt z. B. der Name des Korrespondenten mit M, werden die Kartonstreifen A — M mit den einliegenden Briefen nach hinten geschlagen.

Man öffnet nun durch einen leichten Druck nach der Seite die Federbogen und legt den Brief u n t e r seinen Buchstaben

Fig. 3.

laut Fig. 3 und bringt dann die umgeschlagenen Papiere durch Umschlagen über die erwähnten Federbogen wieder in die alte Ordnung.

Durch das allmähliche Füllen des Registrators (derselbe fasst ca. 400 Briefe und Postkarten) hebt sich der auf den Briefen liegende Deckel mit und man presst die im Apparat befindlichen Papiere durch Vorschieben des kleinen vorher erwähnten Schiebers zusammen.

c) U e b e r t r a g u n g u n d A u f b e w a h r u n g d e s I n h a l t s d e r g e f ü l l t e n R e g i s t r a t o r e n i n M a p p e n.

Zur Aufbewahrung des Inhalts des gefüllten Registrators dienen Mappen, an deren rechten Wand (unmittelbar am Buchrücken) ganz gleiche metallene Röhrchen wie an dem Registrator angebracht sind, in welche ein auch in die Röhrchen des Registrators passender Metallbinder eingesteckt wird.

Ist der Registrator nun gefüllt, wird der Deckel desselben nach hinten geschlagen, die Federbogen geöffnet und die Drähte des Metallbinders der Mappe durch einen Druck auf den Handgriff aus der Mappe herausgenommen und in die Röhrchen (Clips) des Registrators eingesteckt. Man hebt damit den ganzen Inhalt aus dem Registrator, wie Fig. 4 zeigt, und über-

Fig. 4.

trägt ihn in die Röhrchen des in der Mappe befindlichen Binders, welchen man durch die Feder am Griff wieder schliesst. (Fig. 5).

Fig. 5.

Auf dem Deckel der Mappe, wie auf dem Deckel des Registrators wird das Datum des Beginnens und des Schlusses der in der betreffenden Mappe enthaltenen Korrespondenz bemerkt und erhält die Mappe eine mit dem Deckel korrespondirende Nummer.

Diese Notiz und Nummerirung ermöglicht, jeden Brief noch nach Jahren in einigen Sekunden zu finden. Die Mappe wird in die sie schützende Pappdeckel-Hülse eingeschoben und die Korrespondenz ist in Buchform, übersichtlich, rasch und bequem für immer aufgehoben (Fig. 6). Die Briefe oder Karten

Fig. 6.

eines jeden Namens sind mit derselben Leichtigkeit und Sicherheit wie im Apparat selbst, hier in den Mappen wieder zu finden und eventuell herauszunehmen.

Selbstverständlich legt man die Korrespondenz jedes Hauses resp. jeder Verwaltung, Briefe, Postkarten etc., stets zusammen, und zwar immer die neuesten Briefe oben auf, so dass sie sich von selbst nach Datum ordnen.

Resumiren wir die Vortheile des Shannon-Registrators, so lassen sich folgende aufzählen:

1. Die Zeit und Arbeit des Ueberschreibens der Briefe, Postkarten etc. wird gespart und das Ablegen (Sortiren) derselben in Gefache fällt weg.
2. Fehler, wie sie beim Ueberschreiben und Ablegen der Korrespondenz vorkommen, sind beim Briefregistrator ausgeschlossen.
3. Jeder Brief, Postkarte etc. ist sofort, sicher und ohne zeitraubende Arbeit zu finden, aus dem Registrator resp. der Mappe herauszunehmen und wieder einzulegen ohne erstere zu zerreissen, die anderen Briefe mit herausnehmen zu müssen oder deren Ordnung im geringsten zu stören.
4. Die Mühe, eines Briefes wegen hunderte von Namen desselben Buchstabens durchzusuchen, wird unnöthig.
5. Die ganze Korrespondenz eines Geschäftsfreundes, die aus Briefen, Postkarten, Depeschen etc. bestehen kann, ist stets zusammengefasst und nach Datum und Alphabet geordnet.
6. Ein Eintragen nach Folios, wie dies bei anderen Systemen der Fall ist, wird durch den Registrator nicht mehr nöthig.
7. Das Selbsteinbinden der Briefe, Fakturen, Karten in dazu gelieferte Mappen mit allen nöthigen Vorrichtungen, gibt eine klare Uebersicht aller Korrespondenz und ermöglicht, jeden Brief etc. noch nach Jahren in wenigen Sekunden aufzufinden.
8. Die Korrespondenz ist in Buchform, gleich einer Bibliothek, aufgehoben.
9. Es lassen sich im Registrator ebenso die Antworten auf die einregistrirten Briefe, auf lose Blätter kopirt,*) bei denselben aufbewahren. Kopiebücher sind somit erspart.
10. Der Registrator ist nur wenig grösser als Quartformat und kann daher überall leicht ohne Platzverschwendung aufbewahrt werden.
11. Es kann aus demselben selbst das kleinste Stück Papier nicht mehr verloren gehen oder verlegt werden.

d) Anzahl und Preis der zu beschaffenden Apparate.

Der Hauptvortheil dieser Amerikanischen Methode liegt darin, dass die laufende Korrespondenz und somit die jedes einzelnen Geschäftsfreundes, wenigstens für 2—3 Monate, also für die Zeit, in welcher sie am häufigsten noch gebraucht wird, im Apparate selbst vereinigt verbleibt, nach Datum und Alphabet geordnet, und in dieser Geschlossenheit später in den Binder, resp. in die Mappe gelangt.

Es kommt demnach bei der Einführung des Systems zuerst der Punkt in Frage: wie hoch der Eingang von Schriftstücken pro Tag im Durchschnitt sich stellt und ist hierbei das Differiren in den verschiedenen Geschäftsperioden zu beachten, namentlich vor dem vielfach stattfindenden Ueberschätzen derselben zu warnen.

Für kleinere Korrespondenzen, Fakturen oder jeden Spezialzweck genügt ein Stück. Bei grösserer Korrespondenz jedoch ist zu empfehlen, mehrere Registrators zu nehmen, indem dann die Buchstaben des Alphabets in die entsprechende Anzahl Apparate vertheilt werden und die einzelnen hauptsächlich stärker benutzten Buchstaben (B, G, H, K, L, M, R, S, T, W) wieder Unterabtheilungen (z. B. bei 3 Apparaten S in Sa, Se, Si, Scha, Sche, Schm, Sta, Ste) haben. Diese Unterabtheilungen erleichtern das Auffinden eines Schriftstückes ganz bedeutend und sind daher von ausserordentlich grossem Werthe. Bei einer Registratoreinrichtung von 4 Apparaten hat man z. B. alle Briefe, welche unter die Buchstaben A—F inklusive fallen, im ersten Apparat, Ga—Kr im zweiten, La—Ro im dritten, Sa—Z im vierten Apparat vereint.

Um nun z. B. den Namen Sammann zu finden, genügt es, im Apparat 4 Sa aufzusuchen anstatt wie bisher ein ganzes Gefach mit hunderten von Briefen und Karten, die unter S gehören, durchsuchen zu müssen.**)

Der Preis eines kompletten Registrators mit Perforator beträgt 10 ℳ. Die Anschaffung mehrerer Apparate stellt sich bereits bei der Entnahme von 3 Stück dadurch billiger, dass man die einzelnen Apparate ohne Perforator pro Stück für 8 ℳ erhalten kann und man dann dazu einen stärkeren (Doppel-) Perforator auf besonderem extra konstruirtem Holzblock zum Preis von 5 ℳ nimmt.

Die Anschaffung einer Registratoreinrichtung ist eine einmalige und wird durch die grosse Zeit- und Arbeitsersparniss reichlich wieder eingebracht. — Um z. B. 50 Briefe in den Apparat zu legen, gebraucht man 8—10 Minuten, während dieselben zu überschreiben, einzukleben, zu registriren etc. mindestens 1 bis 2 Stunden kosten würde.

e) „Seitliche" Apparate.

Auf Wunsch können die Apparate auch mit dem Mechaniktheil („Federbogen") auf der linken Seite des Brettes geliefert werden, so dass der Inhalt wie in einem Buch von rechts nach links umgeblättert wird. Es bietet diese Aufmachung dann einen Vortheil, wenn viele doppelseitige Briefe und meist einseitige Fakturen einlaufen oder der betreffende Käufer gewohnt ist, selbst die Korrespondenz oder Fakturen nachzuschlagen.

f) Aufbewahrung der Apparate.

Der Apparat kann sowohl aufgehängt, wie in bereits vorhandenen Gefachen bequem untergebracht werden; ausserdem werden extra dazu konstruirte Schränke in jeder Grösse und für jede Anzahl Apparate passend geliefert, welche dann die

---

*) Die losen Kopieblätter, extra dazu angefertigt, werden von der Shannon-Registrator-Co. ebenfalls geliefert.

**) Bei grösseren Korrespondenzen erscheint es angezeigt, dass bei eventueller Bestellung von Probeapparaten diese mit dem ersten Theil des später nöthigen abgetheilten Alphabets verwendet werden; dann ist der eine Theil der Korrespondenz der Idee gemäss behandelt und die richtige Basis für eine kompetente Beurtheilung des Ganzen gewonnen, während das System unpraktisch erscheinen würde, wollte man mit einem Apparat mit den Buchstaben A—Z für eine grosse Korrespondenz einen Versuch machen, wo in ganz kurzer Zeit, oft in wenigen Tagen, der Apparat gefüllt sein würde.

gesammte Korrespondenz wohl verschlossen bergen. Die Schränke sind elegant und solide gearbeitet*).

g) Die Shannon-Clips und der Amerikanische Briefsammler.

Ganz nach demselben Prinzip wie der Shannon-Registrator ist die Shannon-Clips konstruirt. Dieser Apparat besteht nämlich in dem zur Aufnahme der Briefe bestimmten Mechaniktheil des Registrators, auf starkem Karton befestigt, und dient zum Aufbewahren von Papieren, welche nicht die Wichtigkeit von Briefschaften haben, aber doch in Ordnung bleiben sollen und manchmal wieder nachgelesen werden.

Die „Shannon"-Clips eignet sich daher zur Aufbewahrung von Posteinzahlungs- und Packetkoupons, Lieferzetteln, Preislisten, Koursblättern, Frachtbriefen, Marktberichten etc., wenn schon Registratoren für die Korrespondenz in Gebrauch sind.

Auch zur vorläufigen Aufbewahrung der in den Registrator später alphabetisch zusammenzulegenden noch unerledigten Briefschaften eignet sich die Shannon-Clips vortrefflich, zumal da die Schriftstücke durch die auch für die Clips nöthige Einlochung für den Registrator vorbereitet werden. Das alphabetische Einlegen der Schriftstücke geht dann um so rascher nachher von statten. Preis der Clips in Oktavformat 3 ℳ pro Stück, in Quartformat 3,25 ℳ pro Stück.

Ausserordentlich praktisch für unerledigte Briefe ist auch der „Amerikanische Briefsammler", durch welchen dieselben fest- und stets in Ordnung gehalten werden, so dass sie übersichtlich offen auf dem Pult liegen. Das lose Herumliegen von unerledigten Papieren wird hierdurch vermieden. Der Briefsammler besteht aus einem zweifarbigen verleimten Holzbrett (26 × 30 cm), auf welchem eine einfache vernickelte Mechanik befestigt ist. Durch die Shannon-Registrator-Co. zum Preise von 2 ℳ zu beziehen.

Das Dividenden-Nachbezugsrecht bei Eisenbahn-Prioritätsaktien

hat nach einem Urtheil des Reichsgerichts, I. Civilsenats, vom 30. September 1885, infolge der Verstaatlichung des betreffenden Preussischen Privat-Eisenbahnunternehmens für die Zeit nach der erfolgten Uebertragung an den Staat seine Wirksamkeit verloren; die Inhaber von nicht honorirten Dividendenscheinen der Prioritätsaktien früherer Jahre können also nicht Nachzahlung derselben aus den Jahresüberschüssen der vom Staat betriebenen Bahn beanspruchen.

Nach der im Jahre 1882 erfolgten Verstaatlichung der Märkisch-Posener Eisenbahn erhob die Berliner Handelsgesellschaft als Inhaberin von 100 Stück Dividendenscheinen von Stammprioritätsaktien derselben für das Jahr 1873 und 59 Stück solcher Scheine für das Jahr 1884 Klage, 1. gegen die Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft in Liquid. und 2. gegen den Preussischen Eisenbahnfiskus mit dem Antrage, die Beklagten solidarisch zu verurtheilen zur Zahlung des Nominalbetrages dieser Aktien abzüglich des darauf Gezahlten nebst 6 pCt. Verzugszinsen, und zwar in erster Reihe alsbaldiger Zahlung des gesammten Restbetrages eventuell allmählicher Abzahlung desselben aus den durch Rechnungslegung nachzuweisenden Ueberschüssen der Betriebsjahre 1883 u. ff. Dieser Anspruch gründete sich auf § 23 des Statuts der ehemaligen Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft, in welchem unter No. 3c bestimmt war: „Sollte in einem oder dem andern Jahre der Reinertrag nicht ausreichen, um den Inhabern der Stamm-Prioritätsaktien die Dividende von 5 pCt. zu gewähren, so wird das Fehlende aus dem Reinertrag des oder der folgenden Jahre nachgezahlt und die Inhaber der Stammaktien erhalten nicht eher eine Dividende, als bis diese Nachzahlung vollständig geleistet ist." Das Landgericht I. Berlin verurtheilte die Eisenbahngesellschaft in Liquidation nach dem Klageantrage, dagegen wies das Kammergericht auf erfolgte Berufung den Anspruch der Klägerin völlig ab (unter Zuerkennung einer Eventualforderung, welche mit der vorliegenden Rechtsfrage in keinem Zusammenhang steht). Die von der Klägerin dagegen eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, indem es begründend ausführte: „Das Berufungsgericht hat den klägerischen Anspruch als unbegründet abgewiesen, weil ihm der Inhalt des von der Gesellschaft mit dem Preussischen Staate geschlossenen Vertrages vom 14. November 1881 entgegenstehe, nach welchem eine Dividendennachzahlung zur Erfüllung der zugesicherten 5 pCt. nicht stattfinde. Die Klägerin ficht diese Entscheidung um deswillen an, weil nicht die Aktie, sondern der Dividendenschein der Träger des Nachbezugsrechtes sei, hieraus aber folge, dass durch Beschlüsse der Generalversammlung der Aktiengesellschaft die Rechte der Besitzer von Dividendenscheinen der früheren Jahre nicht geschmälert werden können; es habe der Aktiengesellschaft freigestanden, ihr Unternehmen zu veräussern, aber unbeschadet ihrer Verpflichtung, den Besitzern von Dividendenscheinen für 1873/74 nach Massgabe des § 23 No. 3c des Statuts, sowie des denselben erläuternden Generalversammlungsbeschlusses vom 22. April 1876 zu haften. „Es ist der Klägerin zuzugeben, dass — nach dem Ausdrucke des vormaligen Reichs-Oberhandelsgerichts (Entscheidung Bd. 22, S. 365) — nicht die Aktie, sondern der Dividendenschein des Ausfalljahres der Träger des entsprechenden Nachbezugsrechts ist, und dass dieses Recht des Aktionärs auf Gewährung seines statutenmässigen Antheils am erzielten Gesellschaftsgewinn zu den Rechten der Einzelnen gehört, welche durch Gesellschaftsbeschluss nicht entzogen oder geschmälert werden können. Aber das Nachbezugsrecht ist seinem Inhalte nach so beschaffen, dass seine Verwirklichung durch die Beschlüsse der Gesellschaft beeinflusst wird. Zugesichert ist die Nachzahlung des am Betrage von 5 pCt. Fehlenden aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre. Das Nachbezugsrecht ist also dadurch bedingt, dass in der Folgezeit Reingewinn erzielt wird. Darauf aber, dass Reingewinn erzielt werde, steht nicht einmal dem Aktionär, mithin um so weniger einem Dividendenscheinbesitzer, welcher nicht Aktionär ist, ein individuelles Recht zu. Vielmehr entscheidet darüber, ob überhaupt und in welcher Weise das Unternehmen der Aktiengesellschaft zur Erzielung von Gewinn betrieben werden soll, lediglich der Wille der Organe der Gesellschaft. Fassen diese in gesetz- und statutmässiger Weise einen Beschluss, welcher nach Ansicht der Nachbezugsberechtigten ihre Aussicht auf Nachzahlung beeinträchtigt, so steht letzteren kein Mittel zu, dem Beschlusse entgegenzutreten, da der Dividendenscheinbesitzer als solcher überhaupt kein Recht hat, sich in die Geschäfte der Gesellschaft einzumischen, und wenn er zugleich Besitzer der Aktie ist, als Aktionär in Beziehung auf die Führung der Geschäfte der Gesellschaft nach Art. 224 H.-G.-B. sich dem von der Gesammtheit der Aktionäre in der Generalversammlung gefassten Beschlusse zu unterwerfen hat. Daher ist der Vertrag vom 14. November 1881 auch für die Inhaber von Dividendenscheinen früherer Jahre durchgreifend. Nach diesem Vertrage und nachdem die Aktiengesellschaft gemäss § 7 desselben zum 1. Januar 1883 aufgelöst ist, kann die Bedingung, unter welcher nach § 23 No. 3c des Statuts das Nachbezugsrecht stattfinden soll, nicht mehr eintreten. Die Gesellschaft betreibt das Unternehmen nicht mehr; ein Reinertrag im Sinne des § 23 No. 3c ihres Statuts wird nicht mehr erzielt; der Ertrag, welchen der Staat als Eigenthümer der Bahn aus dem Betriebe derselben erzielt, kann mit dem vertheilungsfähigen Reingewinne der Gesellschaft nicht identifizirt werden. Vergebens macht Klägerin geltend, dass die Bedingungen ihres Nachbezugrechts, obschon nicht eingetreten, doch nach § 105 Tl. I Th. 4 Allg. Landrechts für erfüllt anzusehen sei, weil die Gesellschaft den Eintritt derselben vorsätzlich verhindert habe. Nach dieser mit dem gemeinen Recht übereinstimmenden Vorschrift genügt, um die Bedingung als erfüllt anzusehen, nicht die blosse Thatsache der Verhinderung der Erfüllung der Bedingung, sondern es ist ein unredliches Verhalten des bedingt Verpflichteten erforderlich, wenn auch nicht ein solches, dessen nächster Zweck in der Vereitelung der Bedingung besteht, doch ein bewusst pflichtwidriges, insbesondere bei Vertragsverhältnissen ein dem Sinne des Vertrags zuwiderlaufendes Eingreifen in den Gang der Bedingung, wie von dem Kammergericht bereits öfter sowohl nach gemeinem wie nach Preussischem Recht ausgesprochen worden ist. Eine Zuwiderhandlung gegen den Gesellschaftsvertrag hat aber von Seiten der mitbeklagten Gesellschaft nicht stattgefunden; der Vertrag vom 14. November 1881 entspricht unbestritten dem Statut der Gesellschaft, welches in §§ 32, 37 bestimmt, dass über die Uebertragung des Betriebs an den Staat, über den Verkauf der Bahn und die Auflösung der Gesellschaft die Generalversammlung mit einer Mehrheit von $^2/_3$ der anwesenden oder vertretenen Stimmen beschliesst, ohne eine Sonderabstimmung der Prioritätsaktionäre zuzulassen oder die Zustimmung der Nachbezugsberechtigten zu erfordern. Die Klage auf Zahlung des zur Tilgung voller 5 pCt. des Normalbetrags der Stamm-Prioritätsaktien für das Betriebsjahr 1873/74 noch erforderlichen Betrags ist demnach sowohl in ihrer ersten, als in ihrer eventuellen Richtung mit Recht abgewiesen worden."

In demselben Prozesse hatte der Kläger aber auch versucht, auf Dividendenscheine der Stamm-Prioritätsaktien der verstaatlichten Märkisch-Posener Bahn aus den Jahren 1873 und 1874 aus einem besonderen Grunde noch Zahlung zu erlangen. Es handelte sich dabei um Koupons aus den Jahren 1873 und 1874, für welche die Dividende jener Jahre reklamirt wurde, die s. Z. irrthümlich nicht auf die Dividendenscheine des laufenden Jahres, sondern auf die damals ältesten rückständigen Dividendenscheine vertheilt worden ist. Das Kammergericht hatte dieserhalb zur Zahlung verurtheilt, das Reichsgericht aber hat

*) Ein Schrank für 6 Apparate und 24 Mappen mit Tischplatte, welche gleichzeitig zum Verschliessen der Apparate dient (die Korrespondenz eines ganzen Jahres fassend), in der Grösse von ca. 2 m hoch, 75 cm breit, 45 cm tief kostet für sich allein 55 ℳ bis 65 ℳ, je nach Ausführung.

Mit kompletter 6facher Registratoreinrichtung, bestehend aus 6 kompletten Registrators ohne Perforator, 1 Doppelperforator auf der Tischplatte; Preis 107 ℳ bis 117 ℳ

ihm die Sache nochmals zur Entscheidung überwiesen. Das Reichsgericht rügte, dass das Kammergericht die Behauptung der Beklagten nicht genügend gewürdigt habe, Klägerin habe die streitige Summe entweder selbst auf die Dividendenscheine des Jahres 1871 und 1872 empfangen, oder aber, es hätten doch ihre Rechtsvorgänger im Besitz der Aktien diese Zahlung in Empfang genommen und damit die allerdings statutenwidrige Vertheilung gebilligt. Das Reichsgericht hat also angeordnet, dass über die Behauptung der Beklagten Beweis aufgenommen werde.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg unterstellten, am 1. November d. Js. dem öffentlichen Verkehre zu übergebenden Strecken Bromberg - Fordon (das Fahrgleise derselben zweigt von dem der Linie Schneidemühl-Bromberg-Thorn bei der 6,6 km von Bromberg entfernten Kilometerstation 93,6 ab und führt auf der 5,2 km langen Neubaustrecke nach Station Fordon) und Schöneck-Berent, 31,41 km lang, Reststrecke der Linie Hohenstein - Berent, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins - Bahnstrecken zu betrachten seien.

Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bestehenden gesetzlichen etc. Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen und der hierzu erlassenen Ausführungsbestimmungen. Zu den genannten Bestimmungen etc. ist der II. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden. Durch denselben wird der im April 1882 herausgegebene 1. Nachtrag aufgehoben und ist derselbe einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5774 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung (von Anträgen auf Abänderung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement an die Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 5797 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung von Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 22. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche derartige Kosten zu begleichen haben).

No. 5831 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem II. Nachtrage zu den Desinfektions- etc. Bestimmungen (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 5834 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 5835 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 5848 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unentgeltliche Benutzung der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.

An Stelle der Bestimmung im § 51 k. des Reglements, betreffend die unentgeltliche Benutzung der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen zur Beförderung von Personen und Gütern, tritt nach einer Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. d. M. fortan folgende Bestimmung in Kraft: „falls Beamte etc. bei Ausübung ihres Dienstes verletzt werden und nicht an ihrem Stationsorte in ärztliche Behandlung genommen werden können, den Ehefrauen und nächsten Angehörigen derselben — von Zeit zu Zeit in mässigen Grenzen — vom Stationsort nach dem Ort der ärztlichen Behandlung. Sind Beamte etc. bei Ausübung ihres Dienstes derartig verunglückt, dass sie nach beendigtem Heilverfahren sich künstlicher Gliedmassen bedienen müssen, und sind letztere weder an dem Wohnort der betreffenden Person, noch ausserhalb desselben ohne persönliche Anwesenheit der letzteren zu beschaffen, so kann die freie Fahrt auch für solche Reisen bewilligt werden, welche auf Grund ärztlicher Anordnung zum Zweck des Anpassens beziehungsweise der Beschaffung derartiger mechanischer Mittel unternommen werden müssen, und zwar für die Person des verunglückten Beamten etc. und erforderlichenfalls für einen Begleiter desselben, sofern nicht bei der Festsetzung der dem Verletzten gewährten Entschädigung auf derartige Aufwendungen schon Rücksicht genommen worden ist. Diese Bestimmung findet auch auf solche Beamte der auf den Staat übergegangenen Privatbahnen Anwendung, welche im Dienst der früheren Privatverwaltung verunglückt sind, jedoch selbstverständlich nur für die Linien der betreffenden — vormaligen — Privatbahn. Die freie Fahrt kann auch in Fällen der Tödtung eines Beamten im Dienste ausserhalb seines Stationsortes den nächsten Angehörigen behufs Abholung bezw. Ueberführung der Leiche des verunglückten Beamten nach dem Stationsorte gewährt werden.“

Holzlagerung auf den Bahnhöfen.

In Bezug auf die Erleichterung der vorübergehenden Holzlagerung auf den Bahnhöfen hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 12. d. M. folgendes bestimmt: Die Lagerung von Holz und anderen Rohmaterialien kann auf den Bahnhöfen, soweit der Raum hierzu verfügbar ist, zum Zwecke der Ansammlung zu Wagenladungen oder zur vorübergehenden Niederlegung angekommener Wagenladungsgüter mit besonderer Genehmigung des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes gestattet werden. Das Platzgeld beträgt für je 1 qm und 10 Tage 2 ₰. Für Zeitbeträge von noch nicht 10 Tagen werden je volle 10 Tage und ebenso angefangene Quadratmeter der überwiesenen Fläche für voll gerechnet. Einer Aufforderung zur Platzräumung muss innerhalb 3 Tagen entsprochen werden, widrigenfalls die in den Tarifen festgesetzte gewöhnliche Lagergebühr für Lagerung der Güter im Freien in Ansatz kommt.

Fahrkarten.

Ueber die bereits mehrfach erwähnte Angelegenheit der Abänderung der Fahrkarten und die Gültigkeitsdauer der Retourbillete schreibt die „Voss. Ztg.“ (reproduzirt von der „Nord. A. Ztg.“) „Am 1. Januar k. J. treten auf dem Gebiete des Personenverkehrswesens der Eisenbahnen wichtige Neuerungen ein. Als dahin gehörig ist zuerst das zur Durchführung kommende einheitliche Billetsystem zu erwähnen. Es werden durch dasselbe die aus den Zeiten vor der Verstaatlichung der Preussischen Bahnen herrührenden verschiedenen Billetsorten beseitigt und künftig nur noch Billets mit übereinstimmenden Farben, gleichem Wortlaut im Aufdruck und gleicher Form ausgegeben. Die Billetfarben sind entsprechend der Farbe der Klasse an den Waggons für erste Klasse gelb, für zweite Klasse grün, für dritte Klasse braun und für vierte Klasse grau. Retourbillete erhalten einen durch die Mitte laufenden, etwa einen Centimeter breiten weissen Längsstrich. Die Militärbillete werden zur Hälfte braun, zur anderen Hälfte weiss sein. Der Text wird bei den Tourbilleten in Längsdruck, bei den Retourbilleten in Querdruck ausgeführt. Enthält auch die Billetrückseite Text, so wird auf der Vorderseite darauf verwiesen. Soll ein Billet als Kinderbillet verwendet werden, so wird von demselben ein kleiner durch einen schrägen Strich begrenzter Abschnitt durch den Billetexpedienten vom Billet abgeschnitten. Der abgetrennte Theil dient dem Beamten als Beleg, dass das Billet als Kinderbillet nur zur Hälfte des aufgedruckten Preises verkauft ist. Die zweite wichtige Neuerung ist die hiermit zusammenhängende Ausgabe neuer Vorschriften über die bei Beförderung von Kindern gewährte Ermässigung des Fahrpreises. Bekanntlich war seither für ein Kind von 4—10 Jahren ein Billet der nächst niedrigeren Klasse oder für einen Erwachsenen und ein Kind zusammen ein Billet der nächst höheren Klasse zu lösen. Zwei Kinder wurden auf ein Billet befördert; in der vierten Klasse, also gerade der von dem ärmeren Bevölkerungstheil benutzten Klasse, wurden für Kinder gar keine Ermässigungen gegeben. Diese Ungleichheiten, bei denen sich die Ermässigungen bald auf 33⅓ pCt., bald auf 50 pCt. und dann wieder auf nichts stellten, werden durch die neuen Bestimmungen beseitigt, nach welchen die Ermässigung in allen Klassen, bei allen Zuggattungen und gleichviel ob ein Kind allein oder mit einem Erwachsenen zusammen fährt, 50 pCt. oder die Hälfte des ordentlichen Fahrpreises beträgt. Als dritte wichtige Aenderung gedenken wir noch der zum 1. Januar bevorstehenden Reformen der Retourbillete, deren Gültigkeitsdauer künftig überall nach der Länge der Entfernung von 100 zu 100 km um einen Tag steigend festgesetzt wird. Es wird hierdurch vielen Wünschen aus dem Publikum entsprochen werden, in einzelnen Fällen muss freilich diese Einheitlichkeit mit einer Einschränkung der bisherigen Gültigkeit erkauft werden. Diesen Einschränkungen stehen aber zahlreiche Preisermässigungen gegenüber; vor allen Dingen sollen auf kürzere Entfernungen bis 100 km die bestehenden Preise keinenfalls überschritten werden.“

Stendal-Tangermünde.

Nachdem von dem Magistrat zu Tangermünde, welcher die Gründung einer Aktiengesellschaft unter der Firma Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterworfenen Bahn von Stendal nach Tangermünde nebst einer Zweig-

bahn nach der Elbe und einer Verbindungsbahn nach der unweit Karlbau belegenen Zuckerfabrik zu ertheilen, ist demselben diese Konzession unterm 30. März d. J. ertheilt worden. Der „Staats-Anzeiger" vom 23. Oktober publizirt die betreffende Konzession. Das erforderliche Anlagekapital ist auf den Betrag von 785 000 *M.* festgesetzt worden.

Eisenbahnagenturen.

Nach der „Nordd. A. Z." ist die von der „Hamburger Börsenhalle" veröffentlichte Notiz (reproduzirt in No. 82 S. 1048), dass sich die — übrigens s. Z. lediglich auf Initiative des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten errichtete — Eisenbahnagentur in Mailand wohl bewährt habe, zutreffend. Dagegen entbehre die weitere Mittheilung, es werde beabsichtigt, derartige Agenturen auch in Luzern und Brüssel zu errichten, der Begründung. „Ein Bedürfniss hierzu ist bis jetzt nicht hervorgetreten, ganz abgesehen davon, dass die beiden Städte in keiner Weise für den Verkehr eine solche Bedeutung haben, um die Einrichtung derartiger Agenturen in denselben gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Ist doch sogar eine in dem wichtigeren Handelsplatze Antwerpen von der Reichseisenbahn-Verwaltung errichtete Güteragentur vor einigen Jahren als nicht lohnend wieder aufgehoben worden."

Lyck-Johannisburg.

Nach einer uns zugehenden Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg wird die Eröffnung dieser Strecke am 17. November d. J. stattfinden. Mit diesem Tage wird somit die ganze Linie Güldenboden-Lyck in Betrieb sein.

Ueber die Veräusserlichkeit von Eisenbahn-Retourbilleten, welche in der jetzt üblichen Weise, ohne eine bestimmte Person als den Fahrberechtigten zu bezeichnen, den Vermerk enthalten: „Nicht übertragbar", hat, wie der „Hannov. Cour." berichtet, der Strafsenat des Oberlandesgerichts in Celle in der Revisionsinstanz kürzlich eine Entscheidung von allgemeinem Interesse abgegeben.

Ein Retourbillet für die Strecke Geestemünde-Bremen war, nachdem der erste Erwerber auf dasselbe die Fahrt von Geestemünde nach Bremen gemacht hatte, zur umgekehrten Fahrt von Bremen nach Geestemünde an einen anderen verkauft und zu solcher Fahrt von diesem unangefochten benutzt worden. Hinterher entspann sich hieraus ein gerichtliches Strafverfahren wegen Betruges, und zwar in erster Instanz vor dem Schöffengerichte zu Geestemünde, in zweiter vor dem Landgerichte zu Verden. Beide Gerichte erklärten den Verkäufer für des Betruges schuldig. Die schöffengerichtliche Entscheidung beruhte auf der später widerlegten Annahme, das Billet sei zur Zeit seines Verkaufes bereits abgelaufen gewesen, die landgerichtliche dagegen ging davon aus, das Billet habe infolge des darauf befindlichen Vermerkes „Nicht übertragbar" für den Käufer keine Gültigkeit gehabt, der Verkäufer habe in Beziehung hierauf in dem Käufer wissentlich einen Irrthum erregt, auch habe er dadurch das Vermögen sowohl des Eisenbahnfiskus, wie dasjenige des Käufers geschädigt, und zwar ersteres, weil dem Eisenbahnfiskus das ihm für die Fahrt des Käufers gebührende Passagiergeld entzogen, letzteres, weil dem Käufer die vermeintlich von diesem erworbene Fahrberechtigung in Wahrheit nicht verschafft sei.

Auf hiergegen von dem Verkäufer eingelegte Revision hat der Strafsenat des genannten Oberlandesgerichts das Urtheil des Landgerichts Verden aufgehoben, den Verkäufer von der gegen ihn erhobenen Anklage freigesprochen, und die Kosten des Verfahrens der Staatskasse zur Last gelegt.

In den Entscheidungsgründen ist in Uebereinstimmung mit der einem früheren gleichartigen Urtheile des Oberlandesgerichts in Naumburg zu Grunde gelegten, vom Professor von Ihering-Göttingen in den „Jahrbüchern für Dogmatik des Römischen Rechts" vertretenen Ansicht ausgesprochen: Die Eisenbahnbillete haben den Charakter eines Inhaberpapiers. Dieser Charakter kann ihnen nicht dadurch genommen werden, dass die Eisenbahnverwaltung auf dieselben den Vermerk „Nicht übertragbar" drucken lässt. Es hatte demnach das fragliche, noch nicht abgelaufene und zur Fahrt von Bremen nach Geestemünde noch nicht benutzte Retourbillet zu solcher Fahrt für den Käufer volle Gültigkeit. Mithin ist weder ein Irrthum in dem Käufer erregt, noch hat der Eisenbahnfiskus, da er rechtlich verpflichtet war, jeden Inhaber des Billets zu befördern, eine Vermögensbeschädigung erlitten.

Hessische Nordbahn.

In der am 17. d. Mts. in Kassel im Bahnhofsgebäude abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der noch vorhandenen Aktionäre der ehemaligen Hessischen Nordbahn waren 70 Aktien vertreten. Der wichtigste Gegenstand der Tagesordnung betraf die Ueberschreibung derjenigen Immobilien, welche in den Grundbüchern noch auf den Namen der ehemaligen Hessischen Nordbahngesellschaft figuriren, auf den durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld, die Rechtsnachfolgerin der früheren Direktion der Bergisch-Märkischen Bahn, repräsentirten Preussischen Eisenbahnfiskus. Da nun die genannte Behörde als Liquidantin rechtlich nicht in der Lage ist, eine Ueberschreibung auf sich selbst zu veranlassen, so war die Generalversammlung der Ansicht, dass zur Erledigung dieser Angelegenheit und damit zur Beendigung des Liquidationsverfahrens ein Liquidator ad hoc zu bestellen sei, welcher, falls diese Auffassung in Berlin und Elberfeld getheilt wird, von einer einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung zu wählen ist. Bis zur Beendigung der Liquidation bleiben die nach dem Ueberlassungsvertrage geschaffenen Organe der Gesellschaft, die Deputation und die Generalversammlung, unverändert bestehen. — Im übrigen erledigte die Generalversammlung die statutengemässen Formalien und wählte die bisherigen Mitglieder der Deputation einstimmig wieder.

Ostpreussische Südbahn: Generalversammlung.

Am 21. November wird eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ostpreussischen Südbahn in Königsberg stattfinden, welche über die durch das neue Aktiengesetz erforderlichen Statutenänderungen zu berathen haben wird. Ausserdem befindet sich auf der Tagesordnung dieser Generalversammlung der Antrag eines Aktionärs, betreffend die Konvertirung der im Umlauf befindlichen 4½ pCt. Prioritätsobligationen in 4 prozentige.

Ilmebahn.

Die in No. 80 S. 1024 d. Ztg. unter „Ilmebahn" mitgetheilte Notiz, dass die Generalversammlung beschlossen hätte, den Betriebsvertrag mit der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zu kündigen, ist, wie uns die Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn mittheilt, insofern unrichtig, als die Kündigung nicht von der Direktion der Ilmebahn, sondern von der Königlichen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn ausgegangen ist und zwar lediglich zu dem Zwecke, um den Vertrag, dessen Bestimmungen sich in mehrfacher Beziehung für beide Theile als unzweckmässig herausgestellt haben, zu beseitigen und einen neuen Vertrag auf der Grundlage abzuschliessen, dass die Ilmebahn gegen einen Prozentsatz der Einnahmen von der Staatsverwaltung in Pacht und Betrieb genommen wird. Die Gesellschaftsorgane der Ilmebahn haben sich hiermit bereits einverstanden erklärt.

Bauten: Ahrweiler-Altenahr-Adenau.

Von der Ahr schreibt man der „Köln. Ztg.": Die Arbeiten am Bau der Eisenbahn von Ahrweiler nach Altenahr und Adenau sind in vollem Gange und hofft man namentlich in den zerklüfteten und verbindungsarmen Gegenden der obern Ahr auf den Segen des neuen Verkehrswegs, der ja recht eigentlich eine Aufschliessung der armen Gegend sein soll.

Lübeck-Meyenburg.

Der Lübecker Senat hat dem Bauunternehmer Ehlers unterm 21. v. Mts. die Erlaubniss zur Ausführung der generellen Arbeiten für eine Eisenbahn von Lübeck über Schwerin und Parchim nach Meyenburg auf dem Lübecker Gebiet ertheilt.

Schlafwagenverkehr auf der Strecke Berlin-Hamburg.

Am 25. Oktober d. J. wird — zufolge einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona vom 15. d. M. — auf der Strecke Berlin-Hamburg der bisher durch die Internationale Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft besorgte Schlafwagendienst in eigenen Betrieb übernommen. Die Schlafbillete, deren Preise in I. Kl. 8 *M.*, in II. Kl. 6,50 *M.* betragen, können 1 Stunde vor Abgang der Nachtpersonenzüge bei den Schlafwagenwärtern am Zuge gekauft werden.

Zur Bequemlichkeit des Publikums, beziehungsweise zur Sicherung von Schlafbilleten sind in Berlin in der Billetexpedition (Schalter 1 bis 6) auf Bahnhof Friedrichstrasse und in Hamburg auf Bahnhof Dammthor Billetausgabestellen errichtet, bei denen Schlafbillete gegen Entrichtung des tarifmässigen Preises und einer Vormerkungsgebühr von 50 ₰ für jedes Billet bis 1½ Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges im voraus gekauft werden können.

Die Vorausbestellung bei den Ausgabestellen kann auch brieflich unter portofreier Einsendung des Schlafbilletpreises und der Vormerkungsgebühr, sowie telegraphisch durch Vermittelung einer Station der Preussischen Staatseisenbahnen erfolgen.

Auch können Vorausbestellungen bei der Station Wittenberge gemacht werden, in welchem Falle dem Besteller ein Anmeldeschein seitens dieser Station ausgehändigt wird.

Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft.

Wie aus den Kreisen der Verwaltung der Gesellschaft dem „Berl. B.-C." berichtet wird, hat die Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft die gegen die Oder-Dampfschifffahrtsgesellschaft vereinigter Schiffer in Frankfurt a. O. angestrengte Klage wegen Besitzstörung nicht ohne weiteres zurückgezogen, sondern sie ist von der Gesellschaft mit ihren Ansprüchen befriedigt resp. für dieselben entschädigt worden. Es ist ihr ferner der Bestand an Aktien der Oder-Dampfschifffahrtsgesellschaft abgekauft, und es ist damit diese für die Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft

unerfreuliche Angelegenheit in einer ihren Interessen entsprechenden Weise erledigt worden.

Frankfurt-Offenbacher Trambahngesellschaft.

Der Geschäftsbericht pro 1884/85 umfasst zum ersten Mal ein volles Betriebsjahr. Vom 1. Juli 1884 bis 30. Juni 1885 wurden für Billete 148 538 *M.* eingenommen, wozu noch 3 493 *M.* als Vortrag aus dem Vorjahre treten, so dass sich die Gesammteinnahmen auf 152 032 *M.* belaufen. Hiervon absorbiren Beamtengehalte und Betriebslöhne 56 191 *M.*, Reparatur- und Unterhaltungskosten 34 951 *M.*, Kohlenverbrauch 18 108 *M.*, Oelverbrauch 4 063 *M.*, Versicherungsprämien 3 169 *M.*, Einrichtungsgebühr an den Grossherzoglich Hessischen Fiskus 1 260 *M.*, Zinsen 1 613 *M.*, diverse Unkosten, worunter die 3 pCt. der Bruttoeinnahmen betragende Abgabe an die Behörde, Mieth- und Pachtgelder, Drucksachen, Lokomobilen, Miethe etc. 24 682 *M.*, so dass schliesslich nur ein Ueberschuss von 7 989 *M.* bleibt, welcher auf Antrag des Aufsichtsraths zu Abschreibungen verwendet werden soll. Eine Dividende kommt nicht zur Vertheilung.

Export Berlins nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die „Nat.-Ztg." schreibt: Das hiesige Amerikanische Generalkonsulat veröffentlicht den Bericht über den Export Berlins nach den Vereinigten Staaten für das II. Quartal dieses Jahres. Aus demselben ist eine Abnahme unserer Ausfuhr auch für dieses Vierteljahr ersichtlich, nachdem bereits die beiden vorangegangenen Quartale ebenfalls einen erheblichen Ausfall gezeigt haben. Der Gesammtexport des III. Quartals dieses Jahres beläuft sich auf 1 703 901 D. gegen 2 579 354 D. in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres, zeigt also eine Abnahme von 875 453 D. Den ersten Platz in der Ausfuhrliste nimmt die Konfektion mit 475 248 D. ein. Der Ausfall, den das Amerikanische Geschäft in dieser Geschäftsbranche erlitten hat, ist der bedeutendste unserer sämmtlichen Exportindustrien, denn im III. Quartal des vorigen Jahres wurden für 1 146 369 D. nach den Vereinigten Staaten von hier aus versandt, also beinahe der dreifache Betrag. Die zweite Stelle in der Ausfuhrliste behaupten Albums mit 145 262 D. (1884 278 435 D.). Auch dieser Artikel ist bedeutend in den ersten 9 Monaten dieses Jahres zurückgegangen. Die dritte Stelle nehmen Velvets und Plüsche mit 138 721 D. (1884 161 591 D.) ein. Dieser Artikel gehört zu den wenigen, die eine Zunahme in der Ausfuhr zu verzeichnen haben (1885 337 455 D., 1884 220 343 D.). Im ganzen beträgt der Berliner Export nach den Vereinigten Staaten in den ersten 9 Monaten dieses Jahres 3 717 452 D. gegen 4 946 538 D. in der gleichen Periode des Vorjahres. Derselbe ergibt also bis jetzt den bedeutenden Ausfall von 1 229 086 D.

Schluss der Ausstellung von Lehrlingsarbeiten in Witten.

Die Ausstellung von Lehrlingsarbeiten aus den Werkstätten des Eisenbahndirektions-Bezirks Elberfeld wurde am 15. d. M. durch den Eisenbahndirektions-Präsidenten Thielen aus Elberfeld geschlossen. Zu der Feier hatten sich nach der „Köln. Ztg." ausser dem Regierungsrath Witte und Eisenbahndirektor Finkbein aus Elberfeld die städtischen Behörden von Witten und eine grosse Anzahl von Industriellen eingefunden. Präsident Thielen hielt eine eingehende Ansprache über die Bedeutung der Lehrlingsausstellungen von seiten der Eisenbahnwerkstätten und wies darauf hin, dass die Veranstalter der Ausstellung in Witten mit grossem Stolz auf das in jeder Beziehung gelungene Werk zurückblicken könnten. Dann fand die Preisvertheilung an die Lehrlinge durch den Königlichen Maschineninspektor Schmidt, den obersten Leiter der Hauptwerkstätte in Witten, statt. Die Preise bestanden in 27 Geldzuwendungen von 15, 20 und 10 *M.* sowie in 67 lobenden Anerkennungen.

Architektenverein in Berlin.

Ob eine unterirdische Bahn in Berlin ausführbar sei, darüber wurde in der letzten Sitzung des Architektenvereins eifrig verhandelt. Auf der Tagesordnung standen die Aufgaben für die nächsten Schinkelkonkurrenzen. Von Herrn Regierungs-Baumeister Bassel war als Ingenieuraufgabe das Projekt zu einer unterirdischen zweigleisigen süd-nördlichen Stadteisenbahn für Berlin (etwa in der Richtung Tempelhof-Reinickendorf, mit Kreuzung der bestehenden Stadtbahn beim Bahnhof „Alexanderplatz") empfohlen. Geh. Ober-Baurath Wiebe hielt eine Untergrundbahn wegen der Grundwasserverhältnisse Berlins für nicht möglich und schlug seinerseits als Ingenieuraufgabe vor: „Projekt zu einer als Hochbahn zu denkenden zweiten Berliner Stadteisenbahn, welche, vom Bahnhofe Zoologischer Garten ausgehend, die Potsdamer, Dresdener und Anhalter Bahn überschreitend und im Schlesischen Bahnhof endigend, mit der bestehenden Stadtbahn gewissermassen einen zweiten Ring innerhalb der eigentlichen Ringbahn darstellen solle." Allerdings sei bereits vor wenigen Jahren ein Hochbahnprojekt bearbeitet worden: indessen habe es sich damals um eine elektrisch zu betreibende Bahn gehandelt, während bei seinem Vorschlage der Dampfbetrieb in Betracht kommen solle. Herr Bassel vertheidigte seinen Vorschlag, indem er sich auf Englische Veröffentlichungen berief. Die Londoner unterirdische Eisenbahn liege grösstentheils 2—2,5 m unter Grundwasserspiegel und sei dabei vielfach in schlammigem Boden erbaut. Es sei daher auch für Berlin eine derartige Ausführung in technischer Beziehung sehr wohl denkbar. Der Streit der Meinungen wurde noch weitergeführt. Stadt-Baurath Dr. Hobrecht hielt die Durchführung einer Berliner Untergrundbahn bei Anwendung unbegrenzter technischer Hilfsmittel nicht gerade für undenkbar, aber doch für überaus schwierig und kostspielig. Der Berliner Untergrund könne mit demjenigen Londons nicht verglichen werden. Um mit dem Scheitel des Tunnels 15 cm unter den Fundamentalsohlen der Häuser bleiben zu können, würde man 11 m tief fundiren müssen, wobei man für die unteren 9 m auf reichlich zufliessendes, fast nicht zu bewältigendes Grundwasser zu rechnen habe. Herr Bassel hielt die von Herrn Dr. Hobrecht betonten Schwierigkeiten durch die Londoner Ausführungen für widerlegt. Indem der Tunnel den Strassenzügen folge, brauche sein höchster Punkt nur etwa 30 cm unter dem Strassenpflaster zu liegen. Besondere Schwierigkeiten könnten nur bei Unterschreitung des Landwehrkanals und der Spree auftreten; doch habe man für die Bewältigung des Grundwassers das Pötsch'sche Gefrierverfahren. Sehr ins Gewicht fielen die durch eine Untergrundbahn zu erzielenden Ersparnisse an Grunderwerbskosten. Ueberhaupt hätten die Londoner Bauausführungen kaum die Hälfte für den Kilometer gekostet, wie die Berliner Stadtbahn. Dr. Hobrecht erinnert dagegen nochmals daran, dass die Londoner Bodenverhältnisse, wovon er durch eigene Besichtigungen an Ort und Stelle sich überzeugt habe, ganz andere seien als in Berlin. Die dortigen Ausführungen, bei denen meist ein fester Thon oder ziemlich standsicherer, mit grobem Kies untermischter Sand durchfahren worden sei, würden sich in Berlin bei dem fast überall vorhandenen, von reichlichem Wasser durchzogenen Triebsande entweder ganz verbieten, oder doch grosse Gefahren mit den bestehenden Baulichkeiten im Gefolge haben. Ausserdem scheine es vorab ganz unerklärlich, wie der Tunnel bei so geringer Tiefenlage nicht wenigstens für die unsere Stadt nach allen Richtungen durchziehenden Kanälen, Röhren und Leitungen aller Art zusammenstossen sollte. Jedenfalls müsse er doch mit seinem höchsten Punkte unterhalb dieser Anlagen bleiben. Schliesslich wurde beschlossen, nicht die Bassel'sche, sondern die Wiebe'sche Aufgabe auf die Konkurrenz zu stellen.

Aus Russland.

Russisches Eisenbahnprojekt.

Es wird beabsichtigt, eine Bahn von Petersburg nach Neu-Ladoga zu erbauen. Sowohl das Finanzministerium, als auch die zur Erwägung dieses Projekts eingesetzte Kommission haben sich dafür ausgesprochen. Die Kommission beantragt die Genehmigung zum Bau und zur Bildung einer Aktiengesellschaft unter der Bedingung, dass die Unternehmer das ganze für den Bau erforderliche Kapital einzahlen.

Verstaatlichung der Grossen Russischen Eisenbahnen.

Russische Journale melden, dass zu Anfang nächsten Jahres die Staatsverwaltung die Linie Warschau-Petersburg, die Nicolaibahn sowie die Linie nach Nischni-Nowgorod zurückkaufen wolle.

Die Sibirische Eisenbahn.

Die neue Sektion der Sibirischen Eisenbahn von Jekaterinenburg nach Tjumen ist fertiggestellt worden und soll die Eröffnung der Linie, wie die „Nowoje Wremja" erfährt, in diesem Monat (Oktober) erfolgen.

Transkaukasische Eisenbahn.

Der Bau der Verlängerungsstrecke über den Kaukasus von Rostow-Wladikawkas bis an die Linie Poti-Baku soll demnächst begonnen werden. Dieselbe ist für die Verbindung mit den Transkaspischen Besitzungen Russlands von grosser Wichtigkeit.

Griechische Eisenbahnen.

Nachdem die Linie Piräus-Athen-Korinth (ca. 100 km) der Griechischen Eisenbahnen schon seit 1. April d. J. in Betrieb gesetzt worden, ist nun auch die Anschlussstrecke Korinth-Kiaton (ca. 20 km) in der Richtung nach Patras Ende September d. J. dem Betrieb übergeben. Auch die Linie Korinth-Argos-Nauplia ist beinahe vollständig betriebsfähig hergestellt.

Juristisches.

Haftpflicht.

v. O. Die Uebertretung einer Dienstvorschrift allein genügt noch nicht, das Verschulden des Verletzten im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes zu begründen. Beweislast der Eisenbahnverwaltung in solchem Falle. Aus den Entscheidungsgründen: „Thatsächlich stellt der Berufungsrichter ein Dop-

peltes fest: einmal, dass der Ehemann der Klägerin, der Hilfsweichensteller H., zu der Zeit, da er verunglückte, der ihm ertheilten Dienstinstruktion zuwider seine Handlaterne nicht bei sich geführt und bei der Bedienung der Weiche die ihm vorgeschriebene Stellung an letzterer nicht eingenommen habe; zweitens, dass ohne dieses vorschriftswidrige Verhalten der Unfall nicht eingetreten wäre, letzterer also durch ersteres veursacht worden sei. — Diese Feststellungen sind mit der Revision nicht anfechtbar. Anfechtbar und mit Grund angefochten, weil das subjektive Moment der Verschuldung ausser Acht lassend, ist es dagegen, wenn der Berufungsrichter daraus ohne weiteres den Schluss zieht, dass dem H. die Verschuldung des Unfalles zur Last zu legen ist. Bei dieser Schlussfolgerung hat der Berufungsrichter verkannt, dass ein Zuwiderhandeln gegen die allgemeine Dienstinstruktion seitens des H. recht wohl möglich war, ohne dass letzteren der Vorwurf treffen musste, dabei pflichtwidrig und insonderheit leichtsinnig und ohne die ihm obliegende Aufmerksamkeit und Vorsicht gehandelt zu haben. Denn in dem Sinne absolut und unbeschränkt kann auch eine so allgemein hingestellte Dienstanweisung, wie die hier in Frage stehende, nicht verstanden werden, dass auch nicht unter besonderen Umständen der betreffende Beamte berechtigt bezl. sogar verpflichtet erscheinen und wenigstens ohne Schuld sich für berechtigt oder verpflichtet erachten könnte, von ihr abzuweichen. Wenn daher auch das Zuwiderhandeln gegen eine bindend ertheilte allgemeine Dienstinstruktion ein wesentliches Moment für die Annahme eines Verschuldens des Zuwiderhandelnden abgibt, so kann dasselbe doch nur dann einen sicheren Schluss auf dasselbe gestatten, wenn die Umstände, unter denen es stattfand, diesen Schluss zulassen. Ohne die Kenntniss dieser Umstände fehlt daher diesem Schlusse die sichere Grundlage. Nun ist es aber im vorliegenden Falle unmöglich gewesen, die näheren Umstände, unter denen der Unfall erfolgt ist, festzustellen. Es steht nur fest, dass H. in der Nähe der Weiche, welche er zu bedienen hatte und anscheinend bedient gehabt hat, im zweiten Gleise von dem zwischen 3 und 4 Uhr Nachts passirenden Güterzug überfahren und getödtet worden ist, während seine Handlaterne auf einer an seinem nahen Wärterhaus stehenden Bank brennend aufgefunden worden ist. Diese Feststellung lässt den Hergang im einzelnen völlig unaufgeklärt, zumal in Ermangelung eines Leichenbefundes selbst Ungewissheit darüber besteht, welches die spezielle Todesursache gewesen ist. Namentlich lässt die Feststellung nicht erkennen, was H. veranlasst haben kann, sich von seinem Posten an der Weiche weg mitten in das Gleise zu begeben, wo seine Leiche nachher aufgefunden worden ist, und zu welchem Zeitpunkt dies geschehen — lauter Momente, welche zur richtigen Würdigung seiner instruktionswidrigen Versäumniss in Bezug auf die Mitnahme der Laterne hätten von Bedeutung werden können. Ohne Aufklärung über diese Umstände muss der auf das Verschulden des H. zu ziehende Schluss ein unsicherer bleiben, und da es Sache des betheiligten Eisenbahnfiskus ist, den Beweis dieses Verschuldens zu erbringen, so muss auch dieser Mangel denselben beweisfällig machen." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 14. April 1885; Dr. Blum, Urth. u. Ann. Bd. II S. 100 f.)

Unter den Begriff der Eisenbahn des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871, welcher gegen Unfälle bei dem Eisenbahnbetriebe einen erhöhten Schutz bestimmt, fallen nach einem Urtheil des Reichsgerichts, V. Civilsenats, vom 16. September d. J., auch unterirdische Eisenbahnen bei dem Bergwerksbetriebe.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Verkehr. Der mit unserer Bekanntmachung vom 2. d. Mts. angekündigte neue Tarif wird erst am 1. Dezember d. J. in Kraft treten. An dem qu. Tarif ist auch die Königliche Eisenbahndirektion Breslau betheiligt.

Berlin, den 25. Oktober 1885. (2247)
Die Betriebsverwaltung
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

II. Aenderung von Stationsnamen.

Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung zu München, haben vom 1. d. Mts. ab die Station Sct. Jobst die Bezeichnung Nürnberg Ostbahnhof und der Bahnhof Nürnberg die Bezeichnung Nürnberg Centralbahnhof erhalten.

Berlin, den 26. Oktober 1885. (2248)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

III. Güterverkehr.

Im **Stettin-Schlesisch / Märkisch-Sächsischen Verbands-Güterverkehre** sind zwischen verschiedenen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin einerseits und den Stationen Eger und Franzensbad der Sächsischen Staatseisenbahn andererseits niedrigere Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 23. Oktober 1885. (2249)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit 1. November d. Js. tritt zu dem **Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte** von diesseitigen Stationen nach solchen der Kaiser Ferdinands-Nord- etc. Bahn vom 1. Oktober d. Js. ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für eine grössere Anzahl Stationen und Berichtigungen des Haupttarifes. Druckexemplare sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 24. Oktober 1885. (2250)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten an Stelle der im Staatsbahn-Gütertarif Heft 1 und 2 enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Bebra, Malsfeld, Nordhausen und Wolkramshausen abgeänderte Entfernungen in Kraft.

Insoweit hierdurch die bisherigen Tarifsätze erhöht werden, gelten dieselben unverändert noch bis zum 15. Dezember d. J.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 24. Oktober 1885. (2251)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab ist der Nachtrag XI zu unserm **Lokal-Gütertarif** vom 1. August 1883 erschienen, enthaltend ausser einer Ergänzung des Nebengebühren-Tarifs, direkte Sätze zwischen Schlettau und Stationen des Betriebsamts Berlin etc.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. (2252)

Frankfurt a/M., den 21. Oktober 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. tritt der Nachtrag 5 zum **Reichsbahn-Staatsbahn-Tarif** vom 1. Januar 1885 in Kraft, enthaltend neue Tarifsätze für Düdelingen (Werk) der Reichseisenbahnen, sowie Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Sp.-T. II für die genannte Station.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (2253)

Frankfurt a/M., den 22. Oktober 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. November d. J. wird der Nachtrag VIII zum **Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif** (Heft No. 1) zur Einführung gebracht. Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der bis jetzt erschienenen Nachträge.
2. Anderweite Entfernungen resp. Taxen für den Verkehr der Stationen Gundelsdorf, Kronach, Küps, Kulmbach, Redwitz b/Hochstadt und Stockheim i. Bayern.
3. Theilweise veränderte Entfernungen resp. Taxen für den Verkehr der Stationen Bamberg, Bayreuth, Hochstadt, Kirchenlaibach, Michelau, Neuenmarkt, Nürnberg, Pasing, Schnabelwaid und Staffelstein.
4. Neu zugehende Entfernungen resp. Taxen für die Verbandsstationen Eger, Franzensbad, Lichtenfels, sowie für die in den Verbands-Güterverkehr einbezogenen Stationen Förtschendorf, Ludwigstadt, Probstzella, Rothenkirchen und Steinbach, Bayerische Staatsbahn.
5. Direkte Sätze für den Güterverkehr zwischen Oderthal und Fürth, bezw. Nürnberg.
6. Ausnahme-Tarifsätze für Gypstransporte von Niedersachswerfen Ilfeld nach Passau-Donaulände und Regensburg-Donaulände.

Soweit Frachterhöhungen durch den bezeichneten Tarifnachtrag eintreten, behalten die seitherigen billigeren Taxen noch bis zum 15. Dezember l. J. Gültigkeit.

Exemplare des Tarifnachtrags werden durch Vermittelung der Güterexpeditionen der Verbandsstationen käuflich abgegeben.

Hannover, den 24. Oktober 1885. (2254)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
auch Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Magdeburg-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. Js. ab treten für Theissen, Lichtenfels W. B., Cöthen, Halle, Leipzig M. H. und Eisenberg abgeänderte, mit Erhöhungen verbundene Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Erfurt, den 23. Oktober 1885. (2255
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 3./15. Oktober cr. sind für die **Beförderung von Getreide etc.** von Stationen der Rjask-Wjasma, Rjask-Morschansk, Morschansk-Syzran, Orenburger, Tambow-Saratow, Koslow-Tambow, Rjaesan-Koslow, Moskau-Rjaesan, Orel-Witebsk, Orel-Graesi, Liwny, Graesi-Zarizyn und Koslow-Woronesch-Rostow Bahn nach Danzig und Neufahrwasser neue Tarife in Kraft getreten.

Tarifexemplare sind demnächst bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben. (2256 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag V zu dem Heft No. 3 des **Rheinisch-Niederdeutschen Verband - Gütertarifs** in Kraft, enthaltend: Ausnahmefrachtsätze für Eisen der Spezialtarife I und II im Verkehr mit der Station Sinn, Ausnahmetarif für zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern bestimmte Roheisensendungen nach Kiel und Lübeck und Berichtigungen. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 23. Oktober 1885. (2257)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für den **Transport frischer Fische** bei Aufgabe als Frachtgut unter eilgutmässiger Beförderung tritt vom 1. November d. J. ab zwischen Stralsund und Görlitz über die Route Oranienburg-Berlin-Grünau ein direkter Frachtsatz von 5,19 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Berlin, den 24. Oktober 1885. (2258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 1. November cr. neuen Stils wird die Station Wileika loco mit den Frachtsätzen für Wileika transito in den Ausnahmetarif III A für Eisen etc. des Deutsch-Russischen Gütertarifs aufgenommen.

Bromberg, den 23. Oktober 1885. (2259J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarif für die Beförderung von Gütern im **Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbande** vom 1. November 1881 tritt mit dem 1. November d. J. ein Nachtrag X in Kraft, durch welchen unter anderem die Station Nordenhamm in den Ausnahmetarif 6 für Petroleum, und die Station Augustfehn in den Ausnahmetarif 7 für Eisen des Spezialtarifs II aufgenommen wird.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare desselben durch unser Tarifbüreau hier bezogen werden.

Altona, den 20. Oktober 1885. (2260)
Namens der Verwaltungen
des Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbandes:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngüterverkehr Bromberg-Erfurt. Für Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde treten mit sofortiger Gültigkeit, bezw. hinsichtlich einiger Frachterhöhungen vom 15. Dezember d. J. ab, anderweite Tarifsätze in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 24. Oktober 1885. (2261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. November d. J. tritt auf den Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. Januar 1881, sowie alle seither im internen Verkehre der Badischen Bahnen bestandenen Ausnahmefrachtsätze und Tarifmassnahmen, soweit sie in dem neuen Tarife keine Aufnahme gefunden haben, ausser Kraft gesetzt werden. Die Frachtsätze des vom 1. Februar 1883 ab gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Schweinen ab Messkirch und Pfullendorf nach Heidelberg und Mannheim kommen indessen noch bis zum 15. Dezember l. J. zur Anwendung, soweit sich nach denselben eine billigere Fracht ergibt, als zu den Taxen des neuen Tarifs.

Der neue Tarif enthält gegenüber dem seitherigen ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Grossvieh und von Kleinvieh in doppelbodigen Wagen, sowie ferner theilweise ermässigte Taxen für die Beförderung von Thieren in einzelnen Stücken bei Verwendung besonderer Wagen; ausserdem ist nach dem neuen Tarife auch die Abfertigung halber Wagenladungen Thiere zulässig.

Exemplare des neuen Tarifs können zum Preise von 70 ₰ für das Stück durch Vermittelung unserer Stationen oder direkt von dem diesseitigen Tarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 22. Oktober 1885.
Generaldirektion. (2262)

Für Kartoffelmehl und **Stärkeprodukte** in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür treten mit sofortiger Gültigkeit von Sprottau und von Reppen nach Hamburg und den übrigen Elb- und Weserhafenstationen Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Breslau, den 22. Oktober 1885. (2263)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch die vom 1. November d. J. ab gültigen Nachträge

XXXVI zum Gütertarifheft No. 1
VI " " " 2
XXIII " " " 4

werden theils abgeänderte, theils neue Frachtsätze für eine grössere Anzahl von Stationen eingeführt. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu erhalten sind.

Erfurt, den 21. Oktober 1885. (2264)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den Güter- bezw. Vieh- etc. Tarifen für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Elberfeld** und **Köln (linksrh.)** einerseits und Stationen der **Oldenburgischen Staatsbahn** andererseits vom 1. Mai 1883 treten am 1. n. Mts. die Nachträge VIII und IV bezw. V und IV in Gültigkeit, enthaltend neben einigen Aenderungen und Ergänzungen etc. eine Bestimmung wegen Aufnahme der Station Golzwarden der Oldenburgischen Staatsbahn in den Güterverkehr, sowie Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Iserlohn (Ostbahnhof), Westig und Wülfrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld beziehungsweise für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Rothe Erde-Montjoie des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und anderweite Entfernungen und Tarifsätze für Station Lüdenscheid des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1885 Oktober 20. (2265 B&W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. In dem mit dem 1. November l. J. in Kraft tretenden I. Nachtrag zum Heft I B—F wurde die Schnitttaxe des Ausnahmetarifs No. 12 bei Frankfurt Westbahnhof H. L. B., Seite 4, von 168 auf 158 Cts. und bei Frankfurt H. L. B., Seite 5, von 166 auf 158 Cts. abgeändert.

Karlsruhe, den 23. Oktober 1885. (2266)
Generaldirektion der Grossherzoglich
Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. November l. J. werden die Sätze des Ausnahmetarifs No. 11 für Petroleum ab Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt und ab Ludwigshafen a./Rhein nach Chur, Mörschwyl und St. Gallen in den Südwestdeutsch - Schweizerischen Gütertarifheften III A, III D und III E ermässigt.

Ferner einige Tarifsätze im I. Nachtrag zum Heft III A, und endlich gelangen direkte Tarifsätze zwischen Pfullendorf Badische Bahn und St. Margrethen zur Einführung.

Die Verbandstationen geben nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 23. Oktober 1885. (2267)
Generaldirektion der Grossherzoglich
Badischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Nach den Stationen Szoldry, Grabianowo, Manieczki und Schrimm des Direktionsbezirks Breslau kommen vom 1. November ab direkte Frachtsätze für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes zur Einführung. Die Höhe derselben kann von den betheiligten Güterexpeditionen und dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, erfahren werden.

Berlin, den 22. Oktober 1885. (2268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Tiroler Güterverkehr. Mit 15. November 1885 gelangt für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der K. K. Eisenbahnbetriebsdirektion Prag, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der priv. Oesterr.-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und in Tirol gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen andererseits ein neuer Gütertarif zur Einführung.

Hierdurch werden nachbenannte Tarife bezw. Tarifsätze aufgehoben:

1. Tarif für den Böhmisch-Tiroler Güterverkehr vom 1. Februar 1881 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen;

2. die im Lokaltarife der K. K. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Juli 1883 und den hierzu erschienenen Nachträgen, insbesondere im Nachtrag VII vom 1. Januar 1885 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den in Böhmen gelegenen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Wörgl, sowie den Stationen der Strecke Innsbruck-St. Anton inkl. andererseits, insoweit der neue Böhmisch-Tiroler Gütertarif hierfür Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Tarifes können durch die oben genannten Verwaltungen, sowie durch die Regieverwaltung der unterfertigten Stelle zum Preise von 1 fl. 05 kr. Oe. W. = 1,70 *M.* bezogen werden.

München, den 21. Oktober 1885. (2269)
Generaldirektion der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung,
als geschäftsführende Verwaltung.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokal - Personenverkehr im Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Januar 1886 verlieren im Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg die gegenwärtig bestehenden gewöhnlichen Retourbillets ihre Giltigkeit. An die Stelle derselben treten neue Retourbillets mit theilweise veränderter Gültigkeitsdauer und anderweiten Preisen. Die Gültigkeitsdauer der neuen Billets beträgt bei Entfernungen bis 100 km einschliesslich 2 Tage, bei Entfernungen über 100 bis zu 200 km einschliesslich 3 Tage u. s. f. für jede weiteren 100 km 1 Tag mehr.

Für den Verkehr nach Berlin erhöht sich die Gültigkeitsdauer bei Entfernungen

von mehr als 50 km noch fernerweit um 1 Tag.

Die Preise der neuen Billets sind zum Theil höher, zum Theil niedriger, als die bisherigen Preise, zum Theil stimmen erstere mit den letzteren überein.

Nähere Auskunft über die eintretenden Preisveränderungen wird schon jetzt von unserem Verkehrsbüreau auf Verlangen ertheilt.

Die neuen Retourbillets berechtigen zur Benutzung sämmtlicher der Personenbeförderung dienenden fahrplanmässigen Züge, soweit dieselben Wagen derjenigen Klasse führen, auf welche die Billets lauten. Nur im Verkehr zwischen Berlin einerseits und Spandau sowie Potsdam andererseits bleiben die bisherigen Beschränkungen in der Benutzung der schnellfahrenden Züge auch ferner bestehen.

Magdeburg, den 18. Oktober 1885. (2270)
Königliche Eisenbahndirektion.

V. Submissionen.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

a) 6 Stück Rangir-Tenderlokomotiven,
b) 6 „ Personenwagen I./II. Klasse,
c) 9 „ Personenwagen III. Klasse,
d) 9 „ Gepäckwagen für Güterzüge

soll vergeben werden.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht offen und können von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 2,50 ℳ bezogen werden.

Preisgebote sind bis zum 14. November, Vormittags 11 Uhr, frei und verschlossen mit der Aufschrift „Verding von Betriebsmitteln“ unserem maschinentechnischen Büreau einzusenden, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter geöffnet werden.

Frankfurt a/M., den 21. Oktober 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (2271)

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 220 000 Stück eichenen Bahn- und 5 900 Stück eichenen Weichenschwellen für Breitspurbahnen, 8 000 Stück eichenen Bahn- und 650 Stück eichenen Weichenschwellen für Schmalspurbahnen soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 6. November d. J. Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse No. 36 hier.

Die Angebote müssen mit der Aufschrift „Angebot auf hölzerne Schwellen“ versehen sein. Die Lieferungsbedingungen können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 60 ₰ entnommen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin. Hinsichtlich der Bewerbung um diese Lieferung sind die in No. 223 des Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsanzeigers und No. 661 der Schlesischen Zeitung bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung von Arbeiten und Lieferungen massgebend.

Breslau, den 23. Oktober 1885. (2272)
Materialien-Büreau.

Verdingung. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

a) 6 Stück Personenzug - Lokomotiven nebst Tendern,
b) 6 Stück Normal - Güterzug - Lokomotiven nebst Tendern und
c) 11 Stück Tender-Lokomotiven

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 6,00 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven“ versehen, zu dem auf Dienstag, den 10. November 1885 Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermine an das maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage die erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach abgehaltenem Verdingungstermin.

Magdeburg, den 16. Oktober 1885. (2273)
Königliche Eisenbahndirektion.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verkauf der in der Hauptwerkstatt Erfurt vorhandenen Altmaterialien im Wege öffentlicher Submission.

Termin zur Eröffnung der Angebote Dienstag, den 10. November d. J. Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Büreau, Neue Gasse 29 bis 33. Bedingungen nebst Materialverzeichniss gibt Büreau-Vorsteher Eisenbahnsekretär Boye gegen 50 ₰ Kopialien und 20 ₰ portofrei ab.

Erfurt, den 16. Oktober 1885. (2274)
Maschinentechnisches Büreau.

Naundorfer Gartenbauschule
b. Annaburg (Berlin-Anh. Bahn).
Wir empfehlen alle Arten **Obst- und Alleebäume, Coniferen, Rosen, Ziergehölze, Forst- und Heckenpflanzen** in grossen Massen. Cataloge gratis und franco.
B. Boettcher & Bergfeld.

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.
Die
Bau- und Nutzhölzer
oder das Holz als Rohmaterial für technische und gewerbliche Zwecke, sowie als Handelsware.
Nebst Beschreibung von über 200 europäischen u. fremden Holzarten.
Ein Hand- und Nachschlagebuch
für
Baumeister, Technologen, Holzhändler, Waldbesitzer, Forstbeamte etc.
Herausgegeben von
Eduard Printz,
Ingenieur der k. k. Kriegsmarine zu Pola.
Mit 42 Abbildungen.
5 Mark.
Vorrätig in allen Buchhandlungen.

Hochfeine
Weichselpfeifen,
1 Meter lang, weit gebohrt, Dutz. 24 ℳ, extrafein, elegant 30 ℳ, Briloner 12 ℳ, Probe 1/2 Dutz. wird abgegeben. Nichtconv. zurückgenommen. Ill. Preisl. fr.
M. Schreiber, Hoflieferant, Düsseldorf.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Joseph Vögele,
Mannheim.
Gegründet 1842.
Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren,
Signalstellungen
für Haupt- und Secundärbahnen.
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

Weyl's neuerfund. heizbarer Badestuhl. Mit 5 Kübeln Wasser und 1 Kilo Kohlen ein 30° warm. Bad. Illustr. Preiscour. gratis. Badewannen etc. L. Weyl, Berlin SW. Friedrichstr. 22.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F.G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 85. Zeitung des Vereins 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Oktober 1885.

Das Telephon im Lokalbahn-Betriebsdienste.

Für den Betrieb der am 15. Oktober laufenden Jahres dem allgemeinen Verkehr übergebenen Bayerischen Lokalbahn Neustadt a. S. - Bischofsheim wurde versuchsweise an das bereits vorhandene, längs der zum Bahnbau mitbenutzten Staatsstrasse errichtete Gestänge der Morseleitung Kissingen-Bischofsheim eine 19 km lange Telephonleitung angebracht, in welche ausser den beiden Endstationen der Lokalbahn Neustadt a. S. und Bischofsheim auch noch die Zwischenhaltestellen Schönau an der Brend, Wegfurt und Unterweissenbrunn eingeschaltet sind. Zur Fernhaltung von Induktionsströmen der Morseleitung dient eine am Gestänge hergestellte Rückleitung, welche den angestrebten Zweck nahezu vollständig erreichen liess.

Die ausschliesslich für den Lokalbahn-Betriebsdienst beschafften, nach neuesten Modellen von dem Mechaniker Friedrich Reiner in München konstruirten Telephonapparate bestehen aus folgenden einzelnen Theilen: dem Sprechapparat — ein pultförmiges, mit einem Bleimantel umgebenes, transportables Kästchen, das Mikrophon (den Transmitter) enthaltend —, ferner den beiden mittelst bügelförmiger Federspangen unter sich verbundenen, mit Gummischutzscheiben umränderten Hörtelephonen, dann der automatischen Einschaltevorrichtung, dem Magnetinduktor, der Sprechbatterie (zwei in Blechgehäusen verschlossenen Trockenelementen), dem Magnetläutwerk und endlich der Blitzvorrichtung.

Die Apparate der Telephon-Zwischenstationen sind ausserdem noch mit einer Umschaltevorrichtung versehen, wodurch bewirkt wird, dass stets nur die nach der einen Richtung, gegen die gerufene Station zu, liegenden Telephonstationen den elektrischen Klingelruf hören, während die telephonische Korrespondenz zwischen den nach der entgegengesetzten Seite gelegenen Stationen ungestört bleibt und je zwei der letzteren, im Bedarfsfalle gleichzeitig, mit einander telephonisch verkehren können, ohne die Korrespondenz der übrigen Stationen zu behindern.

Die elektrischen Läutwerke sind auf den Endstationen im Innern der Expeditionslokale, auf den mit nur je einem Manne besetzten Zwischenstationen aber an der Aussenwand, oberhalb eines Fensters des Büreauraumes angebracht, damit der Stationsbeamte den Anruf auch dann zu vernehmen in der Lage ist, wenn er im Bahnhofe beim Verwiegen, Verladen u. s. w. beschäftigt sein sollte.

Die Einschaltevorrichtung und der Magnetinduktor, beide zusammen vom nämlichen Schutzkasten gegen Verstaubung überdeckt, sind in so kompendiöser Form konstruirt, dass sie auf die linke Seite der in den Stationen vorhandenen Büreauschreibtische ohne nennenswerthe Inanspruchnahme der Fläche auf letzteren montirt werden konnten. Ausser der Verringerung der Anschaffungskosten wurde hierdurch der Vortheil erzielt, dass der telephonirende Beamte, welcher bei der eigenartigen Konstruktion der Hörtelephone diese nicht mit der Hand ans Ohr zu halten genötnigt ist, die Apparate ohne seinen Platz am Tische verlassen zu müssen bedienen, und eine Depesche während des Empfanges im Sitzen niederschreiben kann.

Bei der telephonischen Korrespondenz wird das folgende Verfahren beobachtet. Die Station, von welcher die telephonische Mittheilung ausgehen soll, gibt zuerst mittelst des Läutwerksinduktors das Stationsrufzeichen der aufzurufenden Station. Die durch einmalige und öftere Umdrehungen der Induktorkurbel zu bildenden Stationsrufzeichen (Anrufe) werden graphisch durch Gruppen von Punkten und Strichen, gleich dem Morsealphabet, dargestellt, z. B. · — oder · — · u. s. w., wobei ein Punkt durch einmaliges, ein Strich durch dreimaliges Umdrehen der Induktorkurbel markirt wird und zwischen den ein- und dreimaligen Umdrehungen eine Pause von je $1/2$ Sekunde eintritt.

Die angerufene Station gibt zum Zeichen, dass sie den Anruf gehört hat, ihr eigenes Stationsrufzeichen mittelst des Induktors zurück, worauf der Rufende und der Gerufene die Hörtelephone vom Federhaken der Einschaltevorrichtung abnehmen und helmartig am Kopfe anbringen. Die beiden Hörtelephone (sogenannter Telephonhelm) werden von dem Federbügel und den die Hörmuscheln umgebenden Gummischeiben leicht an die Ohren angedrückt und befindet sich die Oeffnung der Telephone genau dem Gehörgang gegenüber, so dass lokale Nebengeräusche thunlichst vom Ohre des Telephonirenden abgehalten sind.

Vor dem Beginn der telephonischen Korrespondenz wird das mittelst umsponnener Drahtschnur mit der Einschaltevorrichtung verbundene Mikrophon (der Bleitransmitter) auf dem

Schreibtische zurechtgerückt, damit bei Empfang der Depesche letztere sofort niedergeschrieben und gleichzeitig der Sprechapparat benutzt werden kann.

Der telephonische Verkehr zwischen den Lokalbahnstationen ist durch eine ausführliche Instruktion geregelt und erscheint hierbei durch die mittelst besonderer Vorschriften festgestellte Form der telephonischen Mittheilungen und die eingeführten Kontrollen auch die Betriebssicherheit vollständig gewährleistet.

Bahnhofs-Blocksicherung mit Anschluss an die Strecken-Blocklinie.

Auf Stationen, welche an eine mit Siemens-Halske'schen Blockapparaten ausgerüstete Strecken-Blocklinie angeschlossen und gleichzeitig mit elektrischem Verschluss der Bahnhofseinfahrt ebenwohl mittelst Siemens-Halske'scher Blockapparate versehen sind, werden bislang in der Regel beide Einrichtungen kombinirt, derart, dass die Strecken-Blockleitung in den Blockapparat des Bahnhofs-Abschlusspostens mit eingeführt und die Einrichtung getroffen wird, dass mit dem Wiederblockiren des Bahnhofsabschlusses nach erfolgter Einfahrt eines Zuges zugleich die Deblockirung der rückliegenden nächsten Strecken-Blockstation erfolgt, in welchem Falle also sich im Stromkreise des Induktors des Abschluss-Blockapparats drei Elektromagnete befinden: der eigene, derjenige des Apparats im Stationsbüreau und derjenige des Apparats der rückliegenden Strecken-Blockstation.

Diese Kombination muss insofern eine vortheilhafte genannt werden, als durch sie

a) die Deblockirung der rückliegenden Strecke abhängig gemacht wird von der wirklich erfolgten Einfahrt des betreffenden Zuges,
b) die Deblockirung der rückliegenden Strecke sofort nach Passiren des betreffenden Zuges am Abschlussposten ermöglicht und somit jedem Zeitverlust vorgebeugt wird,
c) ein eiserner Zwang geschaffen wird für den jedesmaligen Abschluss des Bahnhofs nach erfolgter Einfahrt eines Zuges, so dass das sogenannte „Stehenlassen" des Fahrsignals am Abschlusstelegraphen für zwei oder mehrere aufeinanderfolgende Züge absolut unmöglich ist.

Dennoch aber birgt diese Kombination eine grosse Gefahr. Es kann nicht verhütet werden und ist sogar nach der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (vergl. II. c. C. Anmerkung 49) als zulässig zu erachten, dass aus irgend einem Grunde die bereits gegebene Erlaubniss zur Einfahrt noch vor erfolgter Einfahrt des betreffenden Zuges wieder zurückgenommen und demnächst in betreff des vom einfahrenden Zuge zu benutzenden Weges anderweite Disposition getroffen wird; jede Zurücknahme einer Deblockirung des Bahnhofsabschlusses hat aber wie oben erläutert die Deblockirung der rückliegenden Strecken-Blockstation zur Folge, wodurch also unabsichtlich die Erlaubniss zur Vorfahrt eines zweiten Zuges in den durch die Strecken-Blockstation gedeckten Bahnabschnitt ertheilt wird, bevor der vorangegangene Zug in den Bahnhof eingefahren ist! Die daraus erwachsende Gefahr wird noch vergrössert, wenn der vorangegangene Zug etwa vor dem Bahnhofe eine Zeit lang zu halten hat oder gar auf der Strecke liegen bleibt.

In der Regel wird nun allerdings bei der in Frage kommenden Kombination von Streckenblock und Abschlussblock die Zurücknahme einer Deblockirung verboten und die Anordnung getroffen sein, dass falls ein anderer als der zuerst deblockirte Weg von dem einfahrenden Zuge benutzt werden soll, die Einfahrt bei „Halt"-Stellung des Abschlusstelegraphen, d. h. also bei unverschlossenen Weichen stattzufinden hat; aber Verbote und Instruktionen sind bekanntlich vielfach dazu da, um übertreten zu werden; einen wirklichen Schutz gegen die bezeichnete Gefahr gewährt ein solches Verbot um so weniger, als jüngere und unerfahrene Stationsbeamten kaum recht einzusehen vermögen, weshalb eine Manipulation hier verboten ist, wo sie an anderer Stelle (bei fehlender Strecken-Blocklinie) erlaubt ist.

Siemens & Halske schlagen vor, zur Beseitigung des beregten Mangels die betreffenden Blockeinrichtungen am Abschlussposten noch mit je einer weiteren Arretirung zu versehen, welche es dem Abschlusswärter unmöglich macht, nach rückwärts zu deblockiren, so lange nicht der erwartete Zug wirklich in den Bahnhof eingefahren und bei dieser Gelegenheit vermittelst Radkontakt die Arretirung wieder gelöst hat; Zurücknahme der Deblockirung der Einfahrt kann alsdann jederzeit unabhängig von der Streckendeblockirung erfolgen. Allein auch diese Einrichtung beseitigt den Mangel nicht vollständig; denn wenn auch die fragliche Arretirung so eingerichtet wird, dass die Auslösung derselben durch den Radkontakt nur bei „Fahrt"-Stellung des Abschlusstelegraphen erfolgen kann, so dass also die Ingangsetzung des Radkontakts durch die in den Zwischenpausen ausgeführten Rangirbewegungen ohne Einfluss auf die Arretirung sein würde, so ist doch auch selbst während der Zeit der geöffneten Bahnhofseinfahrt eine vorzeitige Auslösung der Arretirung durch unabsichtliche Ingangsetzung des Radkontakts nicht ausgeschlossen; es kann ferner nicht verhütet werden, dass die Auslösung bereits erfolgt, wenn nur ein Theil des erwarteten Zuges einfährt und die rückliegende Strecke noch durch den zweiten Theil besetzt ist; bei sehr langen Zügen wird die Auslösung ohnedies stets schon vor vollständig erfolgter Einfahrt eintreten, weil die Radkontakte, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen, doch nicht mitten im Bahnhof angebracht werden dürfen, wo sie durch jede Rangirbewegung in Thätigkeit gesetzt werden.

Andererseits hiesse es aber das Kind mit dem Bade ausschütten, wollte man in Anbetracht des mehrberegten Mangels die Strecken-Blockeinrichtung ganz aus der Verbindung mit der Bahnhofsabschluss-Blocksicherung lösen und beide Einrichtungen unabhängig von einander bedienen; denn die Gefahr der vorzeitigen Streckendeblockirung ist dann erst recht vorhanden. Die Abhängigkeit der Streckendeblockirung von der vorher erfolgten Wiederblockirung des Bahnhofsabschlusses ist das wichtigste Moment der Bahnhofsdeckung und darf unter keinen Umständen aufgegeben werden.

In einfachster und zuverlässigster Weise wird dagegen dem beregten Uebelstande begegnet, wenn zwar jede Verbindung zwischen Streckenblock und Bahnhofs-Abschlussblock unterbleibt und die Deblockirung der Strecke ganz so wie bei Stationen ohne Bahnhofs-Abschlussblock lediglich in die Hand des Beamten am Perron gelegt ist, dagegen die Apparate im Stationsbüreau wie folgt eingerichtet sind:

Das Blockfeld zum Deblockiren der Strecke ist mit der bekannten Druckknopf-Sperrung zu versehen, durch welche es unmöglich gemacht wird, nach einmal vorgenommener Streckendeblockirung den Apparat wiederholt zu demselben Zweck in Thätigkeit zu setzen; auch erhält dieses Blockfeld nicht die übliche Selbst-Deblockirungstaste, so dass also der Stationsbeamte selbst nicht in der Lage ist, das in diesem Blockfeld einmal hergestellte „Roth" zu beseitigen. Dagegen müssen die am Apparat des Abschlusspostens erregten Ströme beim Wiederblockiren des Bahnhofsabschlusses nach erfolgter Einfahrt eines Zuges auf der Station nach Passiren des betr. Einfahrt-Blockfeldes ihren Weg nach der Erde durch das Blockfeld zum Deblockiren der Strecke finden, wobei sie die bei der vorangegangenen Streckendeblockirung hergestellte Druckknopf-Sperrung lösen, welche der Stationsbeamte jedoch nunmehr behufs Deblockirung der Strecke für den neuerdings eingefahrenen Zug sofort wieder herzustellen gezwungen ist.

Selbstverständlich ist behufs Beseitigung eines Nebenschlusses die Vorkehrung zu treffen, dass der Abschlusswärter bei Ingangsetzung eines Einfahrt-Blockfeldes die übrigen Blockfelder für dieselbe Einfahrt unterbricht.

Die Streckendeblockirung ist hiernach unbedingt abhängig von der zuvor erfolgten Einfahrt des betreffenden Zuges und der vollständig erfolgten Wiederblockirung des Bahnhofsabschlusses; vorzeitiger Streckendeblockirung ist absolut vorgebeugt.

Diese Einrichtung gewährt somit neben Beseitigung jeglicher Gefahr alle Vortheile der bisher gebräuchlichen Kombination und dazu den weiteren, dass die bereits erfolgte Deblockirung der Bahnhofseinfahrt jederzeit ohne den geringsten Nachtheil wieder zurückgenommen werden kann.

Die Einrichtung ermöglicht ausserdem, dass bei Herstellung der Bahnhofsabschluss-Blockeinrichtung (gelegentlich der Anlage von Central-Signal- und Weichenstellungen etc.) die vorher bereits für die Streckendeblockirung auf der Station vorhanden gewesenen Apparate ganz in derselben Weise beibehalten werden können, beseitigt also auch die Verschiedenartigkeit in der Handhabung der Streckendeblockirung auf Stationen mit und auf Stationen ohne Abschlussblock.

Es könnte gegen die vorgeschlagene Einrichtung gegenüber der bisher gebräuchlichen wohl der Einwand erhoben werden, dass die Deblockirung der Strecke nun um so viel später erfolge, als der betr. Zug zu der Fahrt vom Abschlussposten bis zum Perron noch an Zeit gebraucht und diese Zeit für eine möglichst rasche Folge der Züge verloren gehe; der Einwand ist jedoch hinfällig, denn wie bei der bisherigen Einrichtung die Deblockirung der Strecke zugleich mit der Blockirung des Bahnhofsabschlusses erfolgt, so kann bei der vorgeschlagenen Einrichtung die Deblockirung der Strecke unmittelbar nach Wiederblockirung des Bahnhofsabschlusses d. h. unmittelbar nach

Wiedererscheinen des „Roth" in dem für die Deblockirung des Bahnhofsabschlusses benutzten Blockfeld des Stationsapparats, bezw. unmittelbar nach Freiwerden des behufs Deblockirung der Strecke niederzudrückenden Blockknopfes vorgenommen werden. Die Verantwortlichkeit des Abschlusswärters bei Bedienung des Apparats ist in beiden Fällen genau dieselbe.

Hannover. Fink.

Das internationale Recht der Eisenbahnen im Kriegsfalle.

(Fortsetzung aus No. 83.)

III.

Das Recht der kriegführenden Parteien und die Eisenbahnen.

Die Frage der kriegführenden Parteien, nach unserem Vorschlage geregelt, würde eine sehr einfache sein, wenn die Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht in eine neue Phase eingetreten wäre. Diese Phase hat zwar erst begonnen, aber von jetzt an versucht sie dem Eisenbahnkriegsrecht zwei Formen zu geben, obwohl diese juristische Unterscheidung sich weder auf die Handelsschiffe noch auf die Post, noch auf die Telegraphen anwenden lässt. Die Eisenbahnen konnten seit ihrem Ursprunge vom Gesichtspunkte des Eigenthumsrechtes in zwei Kategorien getheilt werden: diejenigen, welche dem Staate und diejenigen, welche Einzelnen gehörten. Diese Eintheilung ist ebenso bedeutsam für das Kriegsrecht, wie für alle anderen Verhältnisse des Eisenbahnwesens. Wir können leicht den Unterschied dieser beiden Kategorien der Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Kriegsrecht auseinandersetzen. Die Privateisenbahnen bilden einen grossen Theil des Reichthums der Nationen sowohl mit ihrem unbeweglichen Gute, als ihrem Rollmaterial. Die Staatseisenbahnen aber bilden ein bedeutendes Element für die Wehrkraft des Staates. Das Rollmaterial der Privatbahnen, bestimmt für den öffentlichen Verkehr, kann durch eine eigene Verordnung der Regierung in den Dienst des Staates im Kriegsfalle treten, der Fahrpark der Staatsbahnen aber ist beständig in allen seinen Beziehungen unter der öffentlichen Gewalt und mit allem Zugehör zu ihrer Verfügung. Die Angestellten der Privatbahnen sind durch einfach bürgerlichen Vertrag angestellt, welcher durch „höhere Gewalt" aufgehoben wird und deren Pflichten darnach nur so weit reichen, bis diese höhere Gewalt — z. B. der Kriegsfall, die Gewalt der feindlichen Armee — sie zwingt, davon abzugehen. Die Beamten der Staatsbahnen sind Beamte der Regierung und als solche gebunden durch ihre besondere Dienstpflicht und die Treue, die sie dem öffentlichen Wohle als dessen Diener schuldig sind. Endlich fliessen die Einnahmen der Privatbahnen in die Privatkassen, gegenüber denen das Recht der Eroberung durch den Kriegführenden nicht existirt. Die Einnahmen der Staatsbahnen aber fliessen in die öffentlichen Kassen, sind zur Verfügung der Regierung und als solche Kriegsmittel. Es ist wohl schwer, das Kriegsrecht gegenüber Staats- und Privateisenbahnen als dasselbe zu bezeichnen; das internationale Recht konstatirt der Theorie nach, dass das Recht der kriegführenden Parteien gegenüber beiden Arten von Bahnen nicht dasselbe sei.

Was nun das unbewegliche Gut betrifft, zu welchem wir auch die Eisenbahndirektion, die ordnungsmässig in den Gebäuden der Bahn funktionirt, zählen müssen, so hat der kriegführende Theil das Recht, die Direktion und das Personal zum Gehorsam zu zwingen, und es sonst zu bestrafen, nicht indessen dasselbe zu entlassen, die Verträge mit der Gesellschaft abzuschaffen und abzuändern, sondern nur es seiner Funktionen zu entheben. Was die Staatsbahnen betrifft, deren ganzes Personal Staatsbeamte sind, soll der Kriegführende das Recht haben, dasselbe unbeschränkt zu entfernen und es ausserhalb jeder Berührung mit der Verwaltung der Anstalt zu bringen und es durch seine eigenen Beamten zu ersetzen. So hat die Besetzung einer Privatbahn durch einen Kriegführenden zur Grundlage, dass der letztere das Recht des Kommandos und der Verfügung über alle bestimmten Handlungen der Direktion hat, während bei einer Staatsbahn die gesammte Verwaltung von Rechtswegen dem besetzenden Theile zufällt.

Die Hauptkonsequenz dieser Regel muss es sein, dass der besetzende Theil gegenüber einer Privatbahn kein Recht über die Gebahrung und die Kassen der Verwaltung hat; das Geld der Privatbahn bleibt Eigenthum gegenüber allen Kriegführenden; der besetzende Theil kann keine Rechnungslage von der Verwaltung verlangen und niemals das Recht des Verkaufes weder eines Theiles noch des Ganzen, des Unbeweglichen noch des Beweglichen erhalten. Er hat zu seiner freien und unverantwortlichen Verfügung das Gebrauchsrecht des Unbeweglichen für den Transport und nicht mehr. Was die Staatsbahnen betrifft, so beschränkt der Kriegführende sich nicht auf die Besetzung des Unbeweglichen und seines Zugehörs; er ist gewiss, dass bei Abtretung eines Landstriches im Friedensschluss das ganze unbewegliche Gut Eigenthum des Erobernden wird, welcher nach Civilrecht im analogen Falle Nachfolger aller Rechte und Verpflichtungen des Staates des Eigenthümers wird; ja noch mehr, der besetzende Theil erwirbt bereits während des Krieges ein unbegrenztes Recht auf die Geldgebahrung und die Kassen; alles Geld, welches während der Besetzung in der Verwaltung einfliesst, hat den Charakter einer öffentlichen Einnahme und unter diesem Titel behandelt es der Kriegführende als Kriegsmittel. (Siehe No. 50 Seite 18 des Handbuchs des „Institut".)

Endlich ist es nicht zweifelhaft, dass der besetzende Theil beliebig von dem Unbeweglichen nicht allein der Staats-, sondern auch der Privatbahnen Gebrauch machen kann, so weit es die Kriegsnothwendigkeit erheischt; dabei kann sogar in bestimmten Fällen die Zerstörung der unbeweglichen Sachen gerecht sein. Wir glauben, dass diese Regeln die ganze Theorie des Kriegsrechtes der unbeweglichen Sachen umfassen.

Der zweite Theil des Eisenbahn-Kriegsrechts betrifft das Rollmaterial, d. i. die Lokomotiven, Wagen und alles zur Lokomotion erforderliche; auch hier müssen wir zwischen den Privat- und den Staatsbahnen unterscheiden. Wir glauben eine Unterscheidung in wenigen Worten erledigen zu können, obgleich sie in Wirklichkeit sehr ernst ist. Was die Privatbahnen betrifft, so hat der Kriegführende zweifellos das Recht, jede Art von Rollmaterial in Besitz zu nehmen, ohne aber das Eigenthum daran zu erwerben. Er kann aber niemals die Lokomotiven und Wagen in seinen eigenen Fahrpark einverleiben, noch auch sie verkaufen, aber er erhält allein das Recht des Gebrauches und genauer gesagt, nur des Gebrauches für die Kriegführung und nicht für seinen eigenen Handel. Auf diese Weise ist er gehalten, das private Rollmaterial wohl zu verwalten, es in gutem Stande zu erhalten und es am Ende des Krieges in dem Zustande, in dem er es empfangen, zurückzugeben und er ist verantwortlich für die Substanz selbst, wenn er zu einem andern als den Gebrauch für den Transport im Kriege es verwendet. Der besetzende Theil ist daher auch verpflichtet, für alles besetzte Rollmaterial der der Besetzung unterworfenen Gesellschaft Empfangsscheine zu geben. Ein solcher Schein bildet nach dem Friedensschluss den Titel einer Rückforderung und dazu auch das nothwendige Element zum Nachweise der zu ersetzenden Beschädigungen, so weit er das Datum und die Zahl der besetzten Betriebsmittel enthält und von einem Offizier der kriegführenden Partei unterzeichnet ist, denn die Gesellschaft wird als Interessenpartei auch die Klage der Rückerstattung und den Beweis ihres Rechtes dem besetzenden Staate gegenüber führen müssen.

Wenn dagegen das Rollmaterial dem Staate gehört, so muss man zugeben, dass die Inbesitznahme durch die Heeresmacht des fremden kriegführenden Theiles als Eroberung zu betrachten ist und dass alles Material Eigenthum des Erobernden wird, so dass er es nicht allein in seine eigenen Eisenbahnen aufnehmen, sondern es verkaufen oder beliebig zerstören kann, ohne Rückersatz gegenüber dem Gegner. So wird das Rollmaterial der Staatsbahnen demselben Recht wie die anderen Kriegsmittel, Waffen, Munition u. s. w. unterworfen sein.

Das scheint klar und einfach genug.

Nur eine Frage wäre noch zu erwägen: Wenn das Rollmaterial einer Privatbahn mit Kriegsmaterial, Munition, mit Lebensmitteln für die Armee besetzt wird, so wird nicht allein die Ladung des Zuges, sondern auch der Zug selbst ohne Rücksicht auf den Unterschied zwischen Staats- und Privatbahnen als Kriegsmittel in diesem Falle mit Wagen und Lokomotive dem Recht der Eroberung verfallen.

Wenig Einfluss hat es diesfalls für den Besitzenden, wenn die Eisenbahn die Beförderung dieser Artikel für eigenes Risiko unternommen hat oder durch Befehl seiner Regierung dazu gezwungen ist. Nur hat im erstern Falle die Privatbahn kein Recht auf Schadenersatz gegenüber der eigenen Regierung, welchen diese im Falle des Transportes auf seinen Befehl nicht verweigern könnte. Wir zweifeln nicht, dass bei der Entwicklung dieses Theiles des internationalen Kriegsrechtes noch nähere Fragen an die Rechtswissenschaft gestellt werden. Wir wünschen nur, dass die hier aufgeführten Prinzipien einigen Werth für die künftige Kasuistik erhalten mögen.

Was uns zu prüfen obliegt, ist nicht so einfach, wie das vorhergehende.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Thätigkeit des Oesterreichischen Reichsrathes.

Derselbe wurde nach einer gerade einmonatlichen Thätigkeit auf längere Zeit — dem Vernehmen nach auf 3 Monate — vertagt. Es wurden trotzdem mehrere Gesetze, Anträge und Interpellationen bezüglich der Eisenbahnen eingebracht und verhandelt, von welchen allerdings nur ein kleiner Theil erledigt werden konnte. Angenommen wurden die Regierungsvorlage über die Investitionen für das garantirte Netz der Nordwestbahn (siehe unten) und über die Gebührenerleichterung bei Konvertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen. Trotz der ganz durchgeführten Behandlung in den Ausschüssen blieben die zwei Regierungsvorlagen, betreffend die Vermehrung des

Fahrparkes der Staatseisenbahnen, dann betreffend die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat (siehe unten) unerledigt. Ausser den in dieser Zeitung bereits mitgetheilten Anträgen auf Entrichtung von Landes- und Gemeindeumlagen seitens der Staatseisenbahnen, die Einlösung der Böhmischen Nordbahn durch den Staat, die Einführung billiger Arbeiterzüge und die Regelung des Tarifwesens blieb noch der weitere Antrag auf Erbauung der Linie Nussdorf-Penzing unerledigt. Unbeantwortet blieb endlich die Interpellation betreffend die konzessionsmässige Ausführung der Eisenbahnlinie Hannsdorf-Ziegenhals.

Die Investitionen der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Der Bericht des Eisenbahnausschusses begründete zunächst die Nothwendigkeit, dass die Bahnen infolge des steigenden Verkehrs zu Investitionen sich veranlasst sahen, und stellt gleichzeitig die hochwichtige und folgenreiche These auf, dass der Staat verpflichtet sei, für solche Kapitalsinvestitionen, wie sie beim Baue einer jeden Bahn vorkommen müssen, falls sie bei einer garantirten Eisenbahn vorgenommen werden, die entsprechende Garantie zu erhöhen. Demgemäss wurde auch die Zustimmung zu der Regierungsvorlage ausgesprochen, welche die Uebernahme der Garantie für ein von der Nordwestbahn aufzunehmendes Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 11 Millionen Gulden bezweckt. Dadurch wird auch der Staat eine Rückzahlung von 3,25 Millionen Gulden erhalten, welche bisher provisorisch der Nordwestbahn vorgeschossen worden sind.

Zur Verstaatlichung der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Diese Vorlage wurde vom Eisenbahnausschusse mit 14 gegen 8 Stimmen angenommen. Der Ausschuss ging in seinem Berichte über die Regierungsvorlage von der Ansicht aus, dass die Prag-Duxer und die Dux-Bodenbacher Bahn, welche wichtige Verkehrsaufgaben zu erfüllen haben, für den Staatsbetrieb werthvolle Erweiterungen bilden und dass sich die Uebernahme dieser Linien in die Verwaltung des Staates lediglich als Konsequenz der Verstaatlichung der Franz-Josef und der Pilsen-Priesener Bahn darstellt. Der Eisenbahnausschuss gelangt ferner zur Konklusion, dass sich gegen die bekannten Bedingungen der Betriebsübernahme irgend welche begründete Bedenken nicht erheben lassen und sucht an der Hand von Tabellen die kommerziellen Vortheile nachzuweisen, die dem Staatsbetriebe infolge der Vereinigung mit den beiden in Rede stehenden Bahnen zugewendet werden, ohne dass derselbe zu irgend welchen Investitionen seine Hand zu bieten verpflichtet wäre. — Die Vorlage wurde hauptsächlich von Dr. Herbst bekämpft, seitens der Regierung durch den Handelsminister v. Pino, Präsidenten v. Czedik und Sektionschef v. Pusswald und Wittek mit Erfolg vertheidigt.

Nachdem dieser Gesetzentwurf nicht mehr zur Verhandlung im Plenum des Abgeordnetenhauses gelangen konnte und das bezügliche mit den genannten Gesellschaften von der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen mit Ende d. J. hinfällig wird, so wird sie dem Reichsrathe neue diesfällige Vorlagen einbringen müssen.

Berechnung der lagerzinsfreien Zeit.

Infolge einer Parteibeschwerde hat das K. K. Handelsministerium vom 26. v. Mts. entschieden, dass die Bahnverwaltungen das Recht haben, an Sonntagen zu avisiren und diesen Tag in die lagerzinsfreie Zeit einzurechnen, obzwar der Bezug eines Gutes infolge der Sonntagsruhe unzulässig ist. Diese Entscheidung wird dadurch motivirt, dass die Lieferzeiten auch an Sonntagen laufen bezw. zu Ende gehen, daher sich eine Bahnverwaltung durch Unterlassung der Avisirung an Sonntagen in vielen Fällen eine Lieferzeitversäumniss zu schulden kommen lassen würde. Die Unthunlichkeit der Abholung eines Frachtgutes an Sonntagen ist ferner nicht durch die neueren Vorschriften über die Sonntagsruhe, sondern durch den Absatz 2 des § 56 des Eisenbahn-Betriebsreglements bedingt. Die Einrechnung des Ankunftstages, resp. des Avisirungstages der Sendung in die lagerzinsfreie Zeit, auch wenn derselbe ein Sonn- oder Festtag ist, ist im § 59 Punkt 3 des Betriebsreglements begründet, wonach nur zwischenfallende Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet werden und der erste Tag nicht als ein zwischenfallender Tag betrachtet werden kann.

Zwei Entscheidungen des Oesterreichischen Verwaltungs-Gerichtshofes.

a) Bezüglich der Benutzung von Aerarialstrassen durch Lokalbahnen fehlt der Gemeinde die Legitimation zu einer Beschwerdeführung vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe. b) Die Frage, inwieweit der öffentliche Verkehr einer Aerarialstrasse durch die Mitbenutzung seitens einer Bahn eine Beeinträchtigung erfahre, hat die Behörde nach freiem Ermessen zu entscheiden. (Entscheidung vom 30/6. 1885 Z. 1398.)

Beschlüsse der Ungarischen Direktorenkonferenz.

1. Das Anerbieten der Steyrermühle-Papierfabrik, einen illustrirten Führer für die Ungarischen Bahnen in der Weise herauszugeben, wie ein solcher bereits für die Südbahn und Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn erscheint, wird einer demnächstigen Berathung vorbehalten. 2. Den leeren Petroleumfässern wird dieselbe Frachtbegünstigung eingeräumt, wie den im gefüllten Zustande an die Petroleumraffinerien adressirten Fässern. 3. Ueber den Erlass der Königlich Ungarischen Generalinspektion, betreffend den Transport von kleineren Thieren, sind noch mehrere Aufklärungen von dieser Behörde zu erbitten. 4. Der Erlass des Handelsministeriums, betreffend die Vorlage von statistischen Daten über körperliche Verletzungen der Bahnarbeiter, wird zur Kenntniss genommen. 5. Dasselbe ist der Fall bezüglich der Verordnung des Handelsministeriums, dass seitens der betheiligten Bahnen kein Verbandstarif zu veröffentlichen und in Anwendung zu bringen ist, bis nicht dessen Genehmigung von seiten des Kommunikationsministeriums im Wege der geschäftsführenden Direktion ertheilt wurde. 6. Das Rundschreiben der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn bezüglich der Stempel- und Gebührenpflichtigkeit, der Stations- und Manipulationsurkunden wird den Rechtskonsulenten der Bahnunternehmungen zur gutachtlichen Aeusserung übergeben. 7. Es sind physisch und moralisch als tauglich anerkannte Frauen von Bahnbediensteten zum Wächterdienste zuzulassen; sie haben im Dienste eine braune Lederbinde mit dem Flugrade am linken Arme zu tragen.

Zustreifung der Güter von den Wiener Bahnhöfen der Staatsbahnen.

Infolge der Beschwerde vieler Handelsleute wurde in der Wiener Handelskammer die von der Generaldirektion der Staatsbahnen getroffene Einrichtung diskutirt, dass die mit diesen Bahnen anlangenden Güter den Parteien zugestellt werden, wobei höhere Zustellungsgebühren als die ortsüblichen der Spediteure zu entrichten sind. Die Abstreifung sämmtlicher mit den Wiener Staatsbahnen anlangenden Güter wurde an eine Gesellschaft ohne Konkurrenzausschreibung übertragen, wodurch die Spediteure geschädigt werden. Diese Angelegenheit wird nach Anhörung der Genossenschaft der Spediteure der Beschlussfassung vorbehalten.

Die Vorschriften, betreffend den Gebührenstempel für Fahrkarten, Gepäckrecepisse und Aufnahmescheine.

Von dem um die übersichtliche Darstellung der das Oesterreichische Bahnwesen berührenden Gesetze und Verordnungen sehr verdienten Hofsekretär des Handelsministeriums, Dr. Freiherrn von Buschman ist nun wieder die Zusammenstellung der eingangserwähnten Vorschriften im „Oesterreichischen Centralblatt für Eisenbahnen“ No. 121 d. J. erschienen, welche nun wieder eine Lücke für den praktischen Dienst ausfüllt.

Frachtbegünstigungen bei Neuanlagen und Erweiterungen industrieller Etablissements.

Das „Oesterreichische Handelsjournal“ veröffentlicht die Bedingungen, unter welchen die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen Frachtbegünstigungen für obigen Zweck gewährt. Wir entnehmen denselben folgendes: Die in einer 50 pCt. Ermässigung bestehende Begünstigung wird nur auf den für Rechnung des Staates betriebenen Linien bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km gewährt; bei geringeren Distanzen gilt die für 40 km entfallende ermässigte Fracht als Maximum. Der Minimaleinheitssatz beträgt 0,1 kr. pro 100 kg und 1 km. Die betreffende Partei hat an die K. K. Generaldirektion ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren ungefähre Menge, Auf- und Abgabestation, ferner Zeit der Verfrachtung, Beginn und Ende des Baues zu entnehmen ist. Zum Nachweise, dass es sich um eine Neuanlage oder Erweiterung handelt, sind die behördlichen Dokumente, welche die wesentlichen Daten über Lage, Ausdehnung, und Zweck der Fabrik enthalten, vorzulegen. Die Begünstigung gilt nur für Bezüge aus dem Inlande; bei Maschinen, welche zum reduzirten Zoll eingeführt wurden, kann dieselbe ausnahmsweise gewährt werden. Im Falle eines Missbrauches erlischt die Begünstigung und behält sich die Generaldirektion noch sonstige Massnahmen vor. Die Frachtbriefe müssen den Namen des Fabrikeigenthümers als Aufgeber und Empfänger enthalten. Die Begünstigung geschieht im Wege der Rückvergütung gegen Vorlage der Aufgaberecepisse bis spätestens Ende Februar. Bei verspäteter Vorlage erlischt der Anspruch auf Vergütung. Bedingungsweise zum Transporte zugelassene Gegenstände sind von der Begünstigung ausgeschlossen.

Elektrischer Beleuchtungsapparat für Tunnelrevisionen.

Gegen die von einigen Bahnverwaltungen beabsichtigte Einrichtung von Eisenbahnwagen für eine elektrische Beleuchtung durch Bogenlampen von 800 bis 2 500 Normalkerzen Lichtstärke zum Zwecke eingehender Revision einzelner Theile des Mauer-

werkes der Tunnels werden von fachmännischer Seite folgende Bedenken erhoben: die intensiven und mitunter unruhigen Streiflichter und Schlagschatten, welche sich aus den vorhandenen wiewohl unbedeutenden Vorragungen einzelner Schwatzenstellen am Zusammenstosse von Tunnelringen, ja selbst aus den nur wenige Millimeter betragenden Vorsprüngen einzelner Quaderstücke bei so greller Beleuchtung ergeben, wirken eher störend als fördernd auf die Vornahme von eingehenden Revisionen, Auffindung feiner Risse und dergleichen. Etwaige Deformationen des Tunnelprofils lassen sich durch eine einfache Besichtigung der Tunnelperipherie auch bei noch so greller Beleuchtung nicht so gut wahrnehmen, als die durch das langsame Durchführen eines entsprechend konstruirten, allenfalls mit Glöcklein versehenen Gerüstprofils konstatirt werden kann. Ein solcher Gerüst- und Profilwagen empfiehlt sich für derartige Revisionen insbesondere dann, wenn eine handsame, gut leuchtende, mit einem Reflektor versehene Petroleumlampe gleichzeitig angewendet wird, deren Anschaffungs- und Benutzungskosten nicht annähernd mit denen eines elektrischen Beleuchtungswagens verglichen werden können.

Beitrittsaufruf zum Unterstützungsverein der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten.

Das zur Konstituirung eines solchen Vereins bestehende Komitee hat an die Bediensteten aller Oesterreichischen Bahnen ein Cirkular mit der Aufforderung zum Beitritt versendet, in welchem unter Berufung auf die Solidarität der nach Hunderttausenden zählenden Männer des geflügelten Rades auf die segensreichen Resultate des Assoziationswesens und die auch Bahnbedienstete berührenden sozialen Probleme als Hauptzweck der bereits behördlich genehmigten Statuten dieses Vereins folgende vier Punkte und deren nach den verschiedenen Verhältnissen sich erst ergebenden Folgesätze bezeichnet werden.

1. Die Gewährung von Unterstützungen in unverschuldeter Nothlage.

2. Die Gewährung von Unterstützung in Krankheitsfällen.

3. Die Gewährung von Unterstützungen an die Hinterbliebenen eines mit Tod abgegangenen Mitgliedes, ausser der statutenmässig für die Hinterbliebenen eines jeden Mitgliedes, welches 2 Jahre dem Vereine bei Lebzeiten angehörte, systemisirten Dotation.

4. Die Gewährung eines ordentlichen Rechtsbeistandes in Fällen rechtswidriger Behandlung eines Mitgliedes und überhaupt treue Fürsorge für jedes Mitglied, welches in eine bedrängte Lebenslage geräth.

Ertheilung von Auskünften in Tarifangelegenheiten.

Um Zweifeln zu begegnen, gibt die Verkehrsdirektion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bekannt, dass, wenn sie auch kein spezielles sogenanntes Auskunftsbüreau über Tarifangelegenheiten errichtet hat, dennoch dem Publikum über alle Tarifangelegenheiten, bei denen die gesellschaftlichen Oesterreichischen und Ungarischen Linien in Frage kommen, nach wie vor seitens des kommerziellen Büreaus in Wien, Stadt, Pestalozzigasse No. 8, die sowohl im mündlichen als auch im schriftlichen Wege gewünschten Auskünfte bereitwillig ertheilt werden.

Oesterreichischer Eisenbahnklub: Zweiter Vortragsabend; Fortbildungsschule.

Der bekannte Nationalökonom, Professor L o r e n z v. S t e i n, sprach über den „Werth und sein Verhältniss zum Kommunikationswesen". Wir würden diesem durch seine Dialektik und Geistesschärfe hoch interessanten Vortrag Abbruch thun, wenn wir ihn auch nur einigermassen skizziren wollten; wir verweisen daher auf eine der nächsten Nummern dieser Zeitung, wo derselbe abgedruckt erscheinen wird. Treffend war die Bemerkung in den Dankesworten des Vorsitzenden, dass Professor Stein's Vorträge immer reichliche Anregung zum weiteren Nachdenken bieten; wir, die Praktiker, können vom Theoretiker und Nestor der Oesterreichischen Staatswissenschaft (dem Vortragenden) noch vieles lernen. — In den beiden Kursen der Fortbildungsschule werden im Jahrgang 1885/86 folgende Lehrgegenstände tradirt: Eisenbahntechnologie, Verkehrsgeographie, Waarenkunde und Buchhaltung (I. Kurs), Eisenbahnrecht, Tariflehre, Zoll- und Gebührenvorschriften, angewandte Verkehrsstatistik und Elektrotechnick (II. Kurs).

Personalnachrichten.

Der um den Oesterreichischen Eisenbahnklub hochverdiente Präsident desselben, Herr Dr. A l e x a n d e r E g e r, wurde vom Sekretär der Nordwestbahn zu deren Generalsekretär befördert.

Der Verwaltungsrath der Mährisch-Schlesischen Centralbahn nahm die Demission des Direktors W i l h e l m A s t, welcher zur Ferdinands-Nordbahn als Centralinspektor übergetreten ist, an und betraute den zum Oberinspektor ernannten F r i e d r i c h S c h l e m ü l l e r mit der provisorischen Leitung der Bahn.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Ansprache Sr. Majestät des Kaisers an die beiden Delegationen des Reichsrathes, welche die Wiederherstellung des Friedens auf der Balkan-Halbinsel in sichere Aussicht stellen, hat die Aufregung der Gemüther vollends verscheucht und die Hoffnung auf eine friedliche Wendung der Europäischen Gesammtpolitik gestärkt. Die Kauflust ist wieder erwacht und haben namentlich in Carl-Ludwigbahn (223,75) und in Elbethalbahn (146) grössere Umsätze stattgefunden. Auch die übrigen Werthe der internationalen Bahnspekulation haben Avancen zu verzeichnen: so Nordbahn 2285; Oesterreichische Nordwest 165,50; Staatsbahn 278,25 und Südbahn 131,25. Die Voraussetzungen in betreff der Koursentwickelung unserer Transportwerthe tendiren noch auf ein ferneres Steigen derselben, da auch die Einnahmen durch die stärkere Bewegung auf dem Getreide- und Kohlenmarkte eine konstante Besserung doch endlich erhoffen lassen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes und der Direktion für das Jahr 1884 ist zu entnehmen:

Die B a h n l ä n g e beträgt bei der Stammbahn Nordhausen-Straussfurt-Erfurt 78,24 km, bei der Zweigbahn Straussfurt-Grossheringen (frühere Saal-Unstrut Eisenbahn) 52,77 km, zusammen 131,01 km; hiervon sind 121,65 km Gesellschaftseigenthum, 1,16 km Staatsbahnstrecke und 8,20 km mit Königlicher Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. gemeinsame Strecke Nordhausen-Wolkramshausen. Von der Eigenthumslänge entfallen 20,77 km auf das Grossherzogthum Sachsen-Weimar und 33,23 km auf das Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen, der Rest auf Preussen. B e t r i e b s m i t t e l: 22 Lokomotiven (einschliesslich 3 zweiachsiger Omnibuslokomotiven), 18 Personen-, 9 Gepäck-, 238 gedeckte, 111 offene Güterwagen, 17 sonstige Fahrzeuge, zusammen 375 zweiachsige Güterwagen. Die Betriebsmittel leisteten 28 121 Lokomotiv- und 5 718 505 Achskilometer (also 463 870 mehr gegen 1883). B e f ö r d e r t w u r d e n: 483 727 (451 857) Personen mit 10 201 267 (9 883 296) Personenkilometern und 391 289 ℳ (378 223 ℳ) Einnahme einschliesslich der Nebenerträge; jede Person durchfuhr durchschnittlich 21,10 (21,87) km und brachte ein pro Kilometer 0,04 ℳ wie im Vorjahre. Ferner 404 551 t Gut (darunter 3 164 t Eilgut und 21 967 t Stückgut) gegen 362 957 t (einschliesslich 3 091 und 21 605 t), welche 900 718 ℳ (854 800 ℳ) einbrachten, d. i. auf jedes Kilometer Bahnlänge 6 989 (6 633) ℳ

Das konzessionirte A n l a g e k a p i t a l inklusive amortisirter (25 800 ℳ), unbegebener (299 900 ℳ) und ausgelooster (6 300 ℳ) Prioritätsobligationen stellt sich auf 13 275 800 ℳ, wovon noch verfügbar sind 193 006,28 ℳ Die G e s a m m t e i n n a h m e betrug 1 514 135 ℳ (1 468 270 ℳ), wovon reine Betriebseinnahme 1 439 641 ℳ (1 389 080 ℳ); in letzterer stecken ausser obengenannter Einnahme für Personen- und Gütertransport noch 147 633,21 ℳ (152 288,81 ℳ) verschiedener Einnahmen.

Die G e s a m m t a u s g a b e betrug 988 697,73 ℳ (976 475,75 Mark), darunter reine Betriebsausgabe 801 571,41 ℳ (782 369,09 ℳ); an der Betriebsausgabe betheiligen sich: Allgemeine Verwaltung mit 12,29 (13,33) pCt., Bahnverwaltung mit 25,54 (25,02) pCt. und Transportverwaltung mit 62,17 (61,65) pCt., und die gesammte Betriebsausgabe umfasste 55,68 pCt. (in 1883 56,32 pCt.) der Betriebseinnahme. Betriebsüberschuss blieb 638 069,40 ℳ und hierzu noch Zinsen vom Reservefonds mit 5 773,57 ℳ, ergibt 643 842,99 ℳ Hiervon gehen ab Rücklage zum Erneuerungsfonds 122 966,25 ℳ, so dass als verfügbarer Ueberschuss verblieb 520 876,74 ℳ; dieser wurde verwendet: Verzinsung und Amortisation der Anleihen 221 686,50 ℳ; 5 pCt. Dividende auf die Stammprioritätsaktien 225 000 ℳ; nachträglich noch zu zahlende Dividende 56 250 ℳ; Rücklage in den Fonds dazu 250,62 ℳ; Eisenbahnsteuer 7 217,96 ℳ; Tantième an Verwaltungsrath und Direktion 10 471,66 ℳ

Der Erneuerungsfonds schliesst mit einem Bestande von 388 038,68 ℳ ab, der Reservefonds wie im Vorjahre mit dem statutgemäss höchsten Betrage von 135 000 ℳ, die Pensions- und Unterstützungskasse der Beamten mit 244 175,44 ℳ Die Zahl der Beamten und Arbeiter betrug 467. St.

Luxemburger Sekundärbahnen.

In dem Bericht über das dritte Geschäftsjahr 1884 bezeichnet der Verwaltungsrath das Jahresergebniss als ein recht befriedigendes, welches trotz reichlicher Amortisation die Zahlung einer Dividende von 5 pCt. gestattet, während der Bericht der Verwaltung sich nicht ganz so günstig ausspricht. Thatsächlich wird der Verkehr der genannten Lokalbahn nur durch verhältnissmässig wenige Faktoren genährt; bei dem Versagen nur eines derselben ist die Wirkung schon bemerkbar. Im Gesammtergebniss des Betriebes stellt sich eine Mindereinnahme von 1,82 pCt. heraus, und zwar für Luxemburg-Remich eine Vermehrung um 2,68 pCt., für Cruchten-Larochette eine Verminde-

rung um 15,60 pCt. Durch die Krisis in der Eisenindustrie und namentlich durch das Ausblasen von Hochöfen in Belgien wurden die Erpreise gedrückt, was sich durch das Gewinnen von Absatzgebieten für rothe Erze in Westfalen nur unvollkommen ausgleichen liess.

Den Tabellen über die Betriebsergebnisse ist zu entnehmen: Betriebs-Einnahme: für Personen 88 501 Frcs.; Gepäck 2 654,40 Frcs.; Vieh 2 190,90 Frcs.; Güter 27 755 Frcs. und Postbeförderung 4 501,80 Frcs.; verschiedene Einnahmen 4 705,88 Frcs., insgesammt 130 308,98 Frcs. Betriebs-Ausgabe: Allgemeine Verwaltung 12 529,69 Frcs.; Bahnerhaltung 21 945,02 Frcs.; Expeditions- und Zugdienst 25 035,84 Frcs.; Fahrdienst 31 412,87 Francs; Werkstättendienst 12 208,31 Frcs. und Totalausgabe 109 668,76 Frcs. Der Ertrag belief sich somit auf 20 640,22 Frcs. Pro 1884 waren die Betriebseinnahmen um 2 409 geringer als im Vorjahr, die Ausgaben nur um 974 Frcs. niedriger. Die speziellen und statistischen Angaben des Jahresberichtes sind durchweg nach den Linien Luxemburg-Remich und Cruchten-Larochette getrennt aufgeführt. St.

Aus der Schweiz.

Neue Bestimmungen für das Schweizerische Eisenbahnwesen.

Der Schweizerische Bundesrath hat nach Einsichtnahme eines Berichtes des Post- und Eisenbahndepartements nach der „N. Zürich. Ztg.“ beschlossen:

1. Der Bundesrath behaftet die dem Reformtarif angehörenden Eisenbahngesellschaften bei der Erklärung, dass folgende Güter, wenn sie als Stückgut aufgegeben werden, künftig zur Taxe der II. Stückgutklasse gefahren werden: Obstwein (Most) in Fässern; Wein (in Fässern); Butter; Käse, in Kübeln, Fässern etc. verpackt; Gemüse; essbare Kastanien, frische Trauben; gedörrtes Obst.

Die Eisenbahngesellschaften werden diese Deklassifikation durch einen Ausnahmetarif zum Ausdruck bringen.

2. Der Bundesrath behaftet die Gesellschaften ferner dabei, dass die Erleichterungen, welche durch die Beschlüsse der 90. Eisenbahnkonferenz dem Personenverkehr gewährt sind, von allen der Eisenbahnkonferenz zugehörenden Verwaltungen gleichmässig werden in Kraft gesetzt werden.

3. Der Bundesrath gestattet dagegen, dass die dem Reformtarif angehörenden Eisenbahngesellschaften: a) eine Einschreibegebühr von 10 Cts. auf Vieh und Gepäcksendungen auch da erheben mögen, wo eine solche Gebühr bisher nicht erhoben wurde; b) bei Berechnung der Taxe für Gepäcksendungen ein Minimalgewicht von 20 kg und die Aufrundung von 10 zu 10 kg zu Grunde legen mögen, in der Meinung, dass, wo die Konzessionen die Anrechnung eines höheren Minimalgewichtes gestatten, die Eisenbahngesellschaften auf die Geltendmachung dieses Rechtes verzichten.

4. Soweit die Bestimmungen des Transportreglements vom 1. Juli 1876 sich hiermit im Widerspruch befinden, werden sie für die betreffenden Bahnen als aufgehoben erklärt.

5. Die von den Eisenbahngesellschaften gewährten Taxerleichterungen, sowie die vom Bundesrathe bewilligte Einschreibegebühr und die Aenderung in der Taxberechnung im Gepäckverkehr sollen gleichzeitig, und zwar spätestens auf den 1. Januar 1886, in Kraft gesetzt werden.

6. Der Bundesrath gewärtigt über den Erfolg der weiter schwebenden Verhandlungen möglichst beförderlichen Bericht.

Die unter 2 erwähnten Bestimmungen für die Gültigkeitsdauer der Billete lauten:

a) Die Personenbillete für einfache Fahrt haben mit den nachstehend verzeichneten Ausnahmen nur für den Tag ihrer Ausgabe Gültigkeit; die Abgabe solcher Billete darf daher in der Regel nur nach solchen Stationen erfolgen, welche noch am gleichen Tage (bis Mitternacht) erreicht werden können.

Eine Ausnahme hiervon machen Billete nach Stationen, welche mehr als 200 km von der Ausgabestation entfernt sind; diese Billete haben Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und bis Mitternacht des folgenden Tages.

b) Neben den einfachen Billeten werden, soweit das Bedürfniss dafür vorliegt, auch direkte Billete für Hin- und Rückfahrt (Retourbillete) ausgegeben. Diese Billete haben folgende Gültigkeitsdauer: für Distanzen von 1—100 km 2 Tage, von 101 bis 200 km 3 Tage, von 201—300 km 4 Tage, von 301 und mehr Kilometer 5 Tage.

Die Distanz wird nach der einfachen Entfernung von der Ausgabe- zur Bestimmungsstation gerechnet. Der Tag der Ausgabe ist als erster ganzer Tag in der Gültigkeitsdauer inbegriffen. Dieselbe erlischt also um Mitternacht des darauf folgenden ersten bezw. zweiten, dritten, vierten Tages.

c) Hin- und Rückfahrtsbillete, welche am Tage vor Sonn- und Festtagen gelöst werden, haben in allen Fällen auch am nächstfolgenden Werktage Gültigkeit. Dies gilt auch dann, wenn ein Sonntag und ein Festtag unmittelbar auf einander folgen. Als Festtage gelten Neujahrstag, Charfreitag, Himmelfahrtstag und Christtag.

d) Wird ein einfaches Billet auf einen Nachtzug gelöst, oder mit einem Retourbillet die Rückreise mit einem Nachtzuge angetreten, oder wird innerhalb der Gültigkeitsdauer der einfachen oder Retourbillete die Reise mit einem Nachtzuge fortgesetzt, ohne dass die Bestimmungsstation vor Mitternacht des letzten Tages erreicht werden kann, so ist das Billet zur direkten und ununterbrochenen Fortsetzung der Reise über Mitternacht hinaus im betreffenden Nachtzuge und für die anschliessenden Züge gültig, welche die unmittelbare Fortsetzung desselben bilden.

e) Auf den Billeten, welche nicht nur für den Tag ihrer Ausgabe Gültigkeit haben, ist die Zahl der Tage anzugeben, für welche sie gültig sind. Hierbei ist auf die unter c und d bezeichneten Ausnahmen nicht Rücksicht zu nehmen.

Konzessionen.

Die für das zweite Halbjahr 1884 soeben erschienene Sammlung der auf das Schweizerische Eisenbahnwesen bezüglichen amtlichen Aktenstücke enthält u. a. die Bundesbeschlüsse, betreffend die Konzession einer Eisenbahn von Langenthal nach Huttwyl vom 12. Dezember, einer Eisenbahn von Territet nach Montfleuri vom 12. Dezember, einer Drahtseilbahn zur Verbindung des Marzili mit der Stadt Bern vom 13. Dezember, einer Drahtseilbahn von Biel nach Magglingen vom 13. Dezember, einer Zweig-Eisenbahn von Fleurier nach Buttes vom 13. Dezember, ferner die Ermächtigung an den Bundesrath zur Verlängerung der in Eisenbahnkonzessionen anberaumten Baufristen vom 16. Dezember, die Konzession einer Drahtseilbahn vom Bahnhofe Lugano nach der Stadt Lugano vom 18. Dezember und die einer Strassenbahn in St. Gallen vom 18. Dezember, weiter die Ermächtigung des Bundesrathes zur Ertheilung einer Konzession für eine Strassenbahn in der Stadt Bern vom 19. Dezember.

Katastrophe auf der Arth-Rigi-Bahn.

Ueber eine schwere Katastrophe auf der Arth-Bigi-Bahn entnehmen wir den Berichten der „N. Züricher Ztg.“ und der „Allgem. Ztg.“ folgendes: Der letzte Dienstag (13. d. M.) war für die Arth-Rigi-Bahn der letzte Betriebstag des Jahres. Ein Zug sollte das bisher noch auf der Linie beschäftigte Personal sammt den Betriebsmaterialien auf den Stationen Staffel und Kulm zu Thale führen. Der Zug ging um 2 Uhr in Kulm ab. Er bestand aus einer Maschine, zwei Gepäck- und einem Personenwagen. Auf der Lokomotive befanden sich der Lokomotivführer und der Heizer; im Güterwagen der Bahnarbeiter Pozz (Italiener) und ein anderer Bahnarbeiter; im Personenwagen die Buchhalterin auf Kulm, die Bahnhofsvorsteher von Staffel und Kulm, sodann der Kassirer von Kulm und der dortige Portier mit Frau und einem Knaben; auf dem Fussbrett des Personenwagens stand der Kondukteur. Bis zur sogenannten „Kräbel“-Fluh ging die Fahrt durchaus normal von statten. Kaum war die jähe Fluh passirt, erfolgte ein gewaltiger Ruck. Pozz sprang beherzt vom Fussbrett ab und kam beim Absprung glücklich auf die Füsse zu stehen. Das gleiche thaten sein im Güterwagen befindlicher Bruder und der ebenfalls im Güterwagen befindliche andere Bahnarbeiter. Mit Blitzesschnelle kollerte der am genannten Punkte entgleiste Zug noch circa 430 m weiter auf der Bahnlinie vorwärts, bis er, um eine Kurve biegend, auf einmal das Gleise verliess und über den Damm hinunter kopfüber links sich in ein kleines Mättchen stürzte und daselbst förmlich auseinanderbarst. Schmidig, der Lokomotivführer, ein Mann von etwa 35 Jahren, ward buchstäblich zermalmt — ein Umstand, der erklärlich erscheint, wenn man bedenkt, dass die Lokomotive auf dem kleinen Plateau dreimal kopfüber sich fortbewegte, den Boden 6 Fuss tief aufwühlte, und im Ringen mit der eigenen Kraft einen Felsblock von der Grösse eines Kochheerdes vor sich hertrieb. Der Heizer, ein einundzwanzigjähriger Mann, Namens Eberhard (von Arth), wurde, einer Schindel gleich, wohl 12 Klafter weit durch die Luft geschleudert und mit entzwei geschnittenem Fusse und auch sonst bedenklich zerschlagen aufgefunden. Von den übrigen Insassen wurden aufgehoben: der Kondukteur Franz Rickenbacher mit dreifach zerschlagenem Bein, die Frau des Stationsportiers auf Kulm mit gespaltener Hirnschale (ihr Gatte kam mit einer Fussverstauchung, der Knabe unversehrt davon), die Buchhalterin auf Rigi-Kulm mit gebrochenem Wadenbein, Stationsvorstand Eigel auf Staffel erlitt keine Verletzungen, anders sein Amtsgenosse von der Kulm. Im ganzen sind 9 Personen verwundet worden, worunter der Heizer Eberhard, die Frau des Portiers Eberhard und der Kondukteur Rickenbacher lebensgefährlich. Schmidig war seit Anfang des Bahnbetriebes Lokomotivführer. Schon einmal, im Jahre 1881, verschuldete Schmidig eine — damals glücklicherweise schadlose — Entgleisung unmittelbar vor Goldau. Die Stätte des Unglücks, wie sie sich dem Besucher darbietet, gewährt einen Anblick unsäglicher Verheerung. Man erreicht sie vom Stationsgebäude Arth - Goldau aus in einer schwachen halben Stunde. 5 Minuten — und das ganze Zerstörungswerk war vollendet. Die Katastrophe ereignete sich um

2 Uhr 40 Minuten Nachmittags. Der damalige Stand der Bahnlinie soll in allen Theilen den Anforderungen eines gesicherten Betriebes entsprechen. Nach Ansicht eines technischen Gewährsmannes gab ein Achsenbruch an der Lokomotive die erste Veranlassung zum Unglück. Derselbe hätte noch keine Entgleisung zur Folge haben können, wenn Lokomotivführer Schmidig mittelst der Luft- und der Handbremse den Zug sofort zum Stehen gebracht hätte. Das scheint nun nicht geschehen zu sein. Der Zug rollte mit gebrochener Achse vorwärts, die Zahnräder verliessen ihre Bahn, die Bewegung ward eine beschleunigte und es geschah, was bei sofortiger Bremsung hätte vermieden werden können. Ein zweites verhängnissvolles Moment im Kausalzusammenhang ist die erwiesene Thatsache, dass die Waggons — entgegen den Sicherheitsvorschriften — an die Maschine angekoppelt waren. Wäre dies unterblieben, so hätten wenigstens die Waggons durch Bremsung sofort zum Stehen gebracht werden können und wäre der Unfall auf die Lokomotive lokalisirt geblieben; so aber wurden die Wagen von der Lokomotive mit ins Verderben gerissen. Möglicherweise sollen auch die bei der letzten Thalfahrt üblichen Trunke bei den erwähnten Unregelmässigkeiten mitgewirkt und das Unglück veranlasst haben.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Wie bereits in No. 75 S. 959 mitgetheilt wurde, ist am 19. September die Strecke Ivrea-Donnaz dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. An derselben sind folgende Stationen eröffnet: Borgofranco, Tavagnasco und Donnaz für vollen Verkehr, die Haltestellen Montalto, Quincinetto und Pont St. Martin für Personen- und Eilgutverkehr.

Am 24. September wurde die 22,8 km lange Strecke Como bis zum Quadronnafluss der späterhin bis Laveno zu verlängernden Linie Como-Varese eröffnet, aber vorläufig nur für Personen- und Gepäckverkehr. Stationen beziehungsweise Haltestellen an dieser Strecke sind: Como Seestation, Como Nebenstation, Camerlata, Grandate, Lucino, Civello, Carcivio, Olgiate und Salbiate.

Am gleichen Tage wurde die Strecke Bologna-San Lazzaro des Dampftramway Bologna-Imola eröffnet.

Abzweigungen der Bahn Castellamare-Cancello.

Am 1. Oktober wurden zwei neue Abzweigungen der Bahn Castellamare-Cancello eröffnet. Die erste geht von Castellamare di Stabia aus, geht über den Corso Vittorio Emanuele, den Rivo St. Marco bis zum Corso Garibaldi und weiter zum Platz Principe Umberto, folgt dem Meeresufer und endet in eine neue Waarenstation beim Seearsenal. Sie ist 2,38 km lang. Die zweite Abzweigung derselben Bahn führt in einer Länge von 1,05 km zum Hafen Torre Annunziata.

Die Varna-Eisenbahn.

Die in London stattgehabte Generalversammlung der Aktionäre und Bondsbesitzer der Varna-Eisenbahn hat den vorgeschlagenen Verkauf der Linie an die Bulgarische Regierung genehmigt. Das Kaufgeld beträgt 44 500 000 Frcs. (1 780 000 £); aber von dieser Summe kommen 280 000 £ zur Abrechnung mit Baron v. Hirsch und für andere Zwecke in Abzug, so dass netto ca. 1 500 000 £ verbleiben. Indess wird anscheinend auch dieser letztere Betrag nicht baar bezahlt, sondern in Bulgarischen Regierungs-Sicherheiten. Die „St. James Gazette", welche diese Mittheilung bringt, bemerkt dann weiter: „Das ganze Abkommen scheint uns wenig befriedigend zu sein. Wenn die Eigenthümer ausgehalten hätten, müssten sie viel bessere Bedingungen erzielt haben, da es sicher ist, dass die Grossmächte, wenn sie die Vereinigung von Ostrumelien mit Bulgarien bestätigen, darauf bestehen werden, dass Bulgarien seine finanziellen Verpflichtungen unter dem Berliner Vertrage erfülle. Man wird sich erinnern, dass nach jenem Vertrage Bulgarien verbunden war, in Bezug auf die Varna-Eisenbahn den Platz der Türkei einzunehmen."

Amerikanische Korrespondenz.

Oeffentliche Probe von Selbst-Kuppelungen.

Die an den Tagen vom 15.—17. September in Chicago durch ein Komitee des Wagenbaumeister-Verbandes abgehaltene öffentliche Probe von Selbst-Kuppelungen (cfr. unsere No. 69 d. J.), bei welcher 42 verschiedene Arten dieser Apparate konkurrirten, hat das Ergebniss gehabt, dass 12 Arten — von 3 verschiedenen Systemen — als geeignet empfohlen wurden zu ferneren Versuchen im wirklichen Dienst.

Die „Railr. Gaz." vom 2. Oktober cr. bringt Abbildungen und Beschreibungen dieser 12 Selbst-Kuppelungen.

Obst-Transporte aus Californien.

Wie sehr diese Transporte an Bedeutung zunehmen, ergibt sich daraus, dass in diesem Jahre bereits 1 535 Wagenladungen à 200 Ctr. in östlicher Richtung befördert sind und bis zum Ende der Saison zuverlässig ein Gesammtquantum von mindestens 360 000 Ctr. erreicht werden wird, während im Jahre 1884 nur 120 000 Ctr. abgingen und 1875 nur 5 000 Ctr.

Canadische Pacificbahn.

Nach Depeschen aus Ottawa sind zwischen der Gesellschaft und der Regierung Differenzen entstanden bezüglich der von letzterer gebauten und der Gesellschaft übergebenen British Columbia Division. Deren Ausführung soll eine sehr mangelhafte und ein sehr beträchtlicher Geldaufwand soll erforderlich sein, um diese Strecke in einen zum ordnungsmäsigen Betrieb genügenden Zustand zu bringen. Die Gesellschaft verlangt daher von der Regierung die Uebernahme dieser Ausgaben.

Reklamewesen.

Während bei den Deutschen Bahnen die Reklame einer längst vergangenen Zeit angehört, ist sie bei den Amerikanischen Bahnen, wie nach den dortigen Verhältnissen leicht erklärlich, in voller Blüthe. In den dortigen Zeitungen findet man permanent ganze Seiten grossen Formats voll Annoncen der verschiedenen Bahnen, welche darin die Vorzüge ihrer Linien und deren Einrichtungen in das hellste Licht zu setzen sich bemühen.

Da ist z. B. die Chicago & Northwestern Bahn, nach ihrer Annonce in der „Railr. Gaz." die „unbestritten am besten eingerichtete Bahn der Welt; man soll sich stets erinnern, dass sie die beste und kürzeste Route nach und von Chicago u. s. w. hat und diese von jedem gut gestellten Reisenden zwischen Californien und Colorado stets vorgezogen wird; zu den zahlreichen Vorzügen, welcher sich ihre Kunden erfreuen, gehören besonders die Tageswaggons (day-coaches), die schönsten, welche menschliche Kunst und menschlicher Scharfsinn schaffen kann; ihre wundervollen Schlafwagen, Muster von Komfort und Pracht, ihre Palast-Gesellschaftswagen (drawing-room cars), welche nirgends übertroffen sind, und ihre weithin berühmten Northwestern-Speisewagen, welche nirgendwo ihres gleichen fänden. Kurz, es ist unbestritten, dass sie die besteingerichtete Bahn der Welt ist u. s. w.

Alle Punkte von Interesse im Norden, Nordwesten und Westen von Chicago, Geschäftsmittelpunkte, Sommerfrischen, berühmte Jagd- und Fischereigründe sind durch die verschiedenen Linien der Bahn erreichbar, welche 6 000 Miles betreibt und über 400 Personenzugführer beständig beschäftigt zur Sorge für ihre Millionen von Kunden" u. s. w.

Bescheidener steht neben ihr die Chicago, Milwaukee & St. Paul Eisenbahngesellschaft, welche nur mittheilt, dass sie 5 000 Miles Bahn besitzt, und betreibt und die kürzeste Linie und beste Route zwischen allen Hauptpunkten im Nordwesten und dem weiten Westen (far West) hat.

Die Newyork Central & Hudson Eisenbahngesellschaft nennt sich „die Lieblingsroute zwischen Osten und Westen; um 60 Miles die kürzeste und um 8—12 Stunden die schnellste Linie von Boston etc. und dem Westen und die einzige 4 gleisige Bahn der Welt, durchweg mit Stahlschienen belegt; 10 300 000 Passagiere sind darauf im letzten Jahre befördert ohne den geringsten Unfall" etc.

Am würdigsten nimmt sich die Pensylvania Eisenbahngesellschaft aus, die sich nur als „eine grosse Trunk- und Staats-Post-Linie und die bestgebaute und am vollständigsten ausgerüstete Bahn in Amerika" nennt, ihre verschiedenen Verbindungen bezeichnet und ankündigt, dass sie keine höheren Preise hat, als irgend eine andere Bahn.

Die am meisten auffallende Anonnce hat die Chicago und Alton Bahn, welche durch eine auffällige Vignette die Verbindung der in einem grossen Dreieck liegenden Städte Chicago, Kansas City und St. Louis durch ihre Bahnstrecken darstellt. In ihren Pallast-Speisewagen, welche auf den Linien zwischen je zwei dieser Städte durchlaufen, soll man ein Mittagsmahl gleich einem im I. Klasse-Hotel für nur 75 Cts. bekommen und alle ihre Bezeichnungen des Vortrefflichen ihrer Einrichtungen etc. sind im denkbar höchsten Superlativ.

Aehnlich sind noch die Annoncen einer Anzahl anderer grossen Bahnen, aber nur eine davon enthält Fahrplanzeiten und alle verschweigen die Preise.

Dass bei dem grossen Umfang der Inserate und der Häufigkeit ihrer Aufnahme in verschiedenen Blättern die Insertionskosten keinen unbedeutenden Posten in den Verwaltungsausgaben bilden, ist hiernach erklärlich. Doch kommt hierbei in Betracht, dass manche Bahnen den Blättern die Zahlung nicht baar, sondern theils durch Freifahrtkarten, theils durch Uebergabe von sogen. 1 000 Miles-Billeten leisten, die dann, oft zu sehr niedrigen Preisen, in die Hände der Billethändler (Scalper) übergehen und von diesen bestmöglichst, immerhin aber unter den Normalpreisen, abgesetzt werden.

Dieser Missbrauch gab u. a. im Herbst 1884 zu einem ausgedehnten Eisenbahnkriege zwischen den Bahnen ab Chicago östlich Anlass, da damals die Rock-Island Bahn derartige Billete

für Insertionen in ausgedehntestem Masse verabfolgt und dadurch die Billetpreise gedrückt hatte.

In neuester Zeit ist der erste Versuch gemacht zu gemeinsamen Massregeln bezüglich der Veröffentlichungen. Die elf im Staate Vermont vorhandenen Bahnen haben nämlich beschlossen, gemeinsame Anschlagszettel zu verwenden, auf welchen die Haupt-Reisegelegenheiten, Rundtour-Billete, Hauptstationen derselben u. s. w. angegeben und die von je einem Oberbeamten jeder Bahn unterzeichnet werden sollen.

Sold der Receiver.

Bei der Verwaltung zahlungsunfähig gewordener Bahnen scheinen die Administratoren für ihre Person keine üblen Geschäfte zu machen.

So verlangte, nach der „Railr. Gaz.“, z. B. bei der Administrirung der Newyork, West Shore und Buffalo Eisenbahn, welche jetzt zum öffentlichen Verkauf gestellt wird, der Vertrauensmann (Trustee) für seine Mühwaltung die Kleinigkeit von 250 000 D. nebst einer Extravergütung für Rathschläge von 100 000 D. Die Receiver erklärten, dass sie für ihre Mühwaltung 2½ pCt. der während ihrer Verwaltung vereinnahmten und verausgabten Gelder erwarteten. Der Gerichtshof trat zwar diesen übertriebenen Anforderungen entgegen, bewilligte aber doch dem Trustee eine Entschädigung von 10 000 D. und jedem Receiver eine solche von 40 000 D.

Nach den Entscheidungsgründen ist hierbei u. a. massgebend gewesen, dass bei den grossen Bahnen das Jahresgehalt des Präsidenten sich auf 25 000 D. (ca. 104 000 *M*) zu belaufen pflegt und dass die Receiver etwa 19 Monate fungirt haben. H.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von Hermann Claudius.

8. Buffalo.

Exchangestreet scheint die Hauptgeschäftsstrasse in Buffalo zu sein, sie zieht sich nahezu von Osten nach Westen weit durch die Stadt und parallel mit ihr laufen die Gleise der verschiedenen Bahnen, welche ihre Personenbahnhöfe in der City haben; auch die Durchgangsgleise kann man dicht neben den Gleisen der Erie und Newyork Centralbahn sehen. Der Westshore Bahnhof liegt etwas weiter nach Osten zu, wie der Erie Bahnhof; westlich vom Eriebahnhofe, doch nur um wenige hundert Yards, liegt der Newyork Central and Hudson River R. R. Bahnhof, alle drei an der erwähnten Exchangestreet. Fast in jedem dritten, vierten Hause dieser Strasse findet man eine „Ticket Office“, und es ist kaum denkbar, dass diese ungeheure Menge von Ticket Scalpers auch nur das trockene Brot verdienen könne, wenn die Leute nicht Geschäfte mit armen, unerfahrenen Auswanderern machen würden. Die meisten Firmen der Strasse weisen Deutsche Namen auf, wie sie seit Kaiser Josef II. üblich sind.

Ich wollte hauptsächlich den Eriesee sehen, und wir steuerten gen Westen, wo er zu finden sein musste. Die Stadt wurde immer ungemütblicher, die Höfe waren düster, die Strassen, obwohl breit, sehr staubig. Das Seeufer ist in jener Gegend gänzlich von Getreide-Elevatoren und Magazinen eingenommen und es war nicht möglich, auch nur ein Streifchen Wassers zu erblicken. Es dauerte lange, ehe wir mehr gegen Norden zu eine Strasse entdeckten, welche zum freien Ufer führte. Quer vorbei, parallel mit dem Seeufer läuft der Eriekanal, hinter demselben, also zwischen Kanal und See, eine Uferbahn; diese stand voll leerer Lastwaggons, deren Schiebethüren offen waren; durch diese Oeffnungen betrachteten wir den Eriesee. Wir kehrten durch den Staub auf eine von Süden nach Norden laufende Strasse zurück, und schlugen die nördliche Richtung ein. Schöne Alleen stehen auf diesen breiten Strassen, von Verkehr ist aber fast gar nichts zu bemerken. In Buffalo gibt es ungemein wenig Pferdeeisenbahnen, und das ist der Grund, weshalb ich nicht wagte, in einen der wenigen Waggons einzusteigen; unsere Zeit war zu kurz, um uns in irgend eine Vorstadt führen lassen zu können, und kreuz und quer, wie in anderen Städten, kann man in Buffalo nicht fahren. Wir schwenkten in die „Delaware Avenue“, also fast gegen Osten zu, ein. Diese Strasse ist fast ganz unbelebt, aber prachtvoll angelegt; sie gleicht dem Broadway in Saratoga in der Nähe des Mount Mc. Gregor Bahnhofes, statt der dortigen Cottages stehen jedoch in Delaware Avenue solid von Ziegeln oder Bruchsteinen erbaute, meist sehr schöne kleine Paläste. Wieviel Schweine, wieviel Weizen muss man umsetzen, ehe man sich ein solches Heim bauen lassen kann! Die Gärten und Grasplätze sind meist ausgezeichnet gepflegt, denn jedes Haus nebst den dazu gehörigen Hintergebäuden, als Stallungen, Waschhaus, Treibgärtnerei u. s. w. ist selbstverständlich von herrlichen Anlagen umgeben.

Der ganze um Delaware Avenue herumliegende Theil der Stadt schien mir in ähnlichem, oder wo die Häuser zusammenstossen, in geschmackvollem Style erbaut zu sein und macht einen sehr guten Eindruck; nur sehr wenig Verkehr und Verkehrsmittel gibt es dort, für Equipagenbesitzer angenehm, für andere nicht.

Wir strebten wieder Exchangestreet zu; die beiläufige Richtung wusste ich wohl, da aber die Strassen nicht immer streng rechtwinklig kreuzen und hervorragende Gegenstände, z. B. Kirchthürme, hohe Schornsteine, in Strassen selten sichtbar sind, grössere Plätze mit freier Aussicht dort, wo wir gingen, fehlten, so machten wir einen unnützen Umweg gegen Osten, lernten dabei aber mehr von der Stadt kennen. Je weiter wir in den Geschäftstheil hineinkamen, desto unscheinbarer werden die Häuser, grossen Verkehr bemerkt man jedoch fast gar nicht, nur Exchangestreet ist etwas belebt.

Alles deutet darauf hin, dass sich der ganze ungeheure Verkehr am Seeufer, am Kanal und auf dem Frachtenbahnhofe zwischen Buffalo und East Buffalo Junction abwickelt, die Stadt (City) selbst wird wenig davon berührt.

Buffalo besitzt einen schönen Park, wir hatten jedoch leider keine Zeit ihn aufzusuchen.

Auf dem Eriebahnhofe angekommen, gingen wir in die Restauration etwas zu essen; das „dinner“ war zu Ende und wir konnten nur à la carte speisen. Die mündlich mitgetheilte Speisekarte war ungeheuer einfach: Ham and eggs, mutton chops, coffee or thea, d. h. Schinken mit Eiern, Schöpsencotelettes (obwohl man auch „cutelets“ unterscheidet, chops sind aber ebenfalls Rippchen). Diese chops habe ich gründlich satt; sie werden zwischen eisernen Zangen gebraten, sind meist furchtbar zäh, blutig, und gleichzeitig, wo sie das Eisen berührt hat, verbrannt — ein im allgemeinen, Ausnahmen gibt es ja, grässliches Gericht. Der rohe Schinken, meist auch zäh, wird mit den Eiern gleichzeitig, wohl auch beides für sich, gebacken. Was blieb übrig, als ham and eggs und coffee zu bestellen? Das Essen war nicht besser wie gewöhnlich, der Kaffee sogar ziemlich schlecht.

Im Wartesaale sassen drei alte echte Indianerinnen mit dunkeln Strohhüten, wie sie die Berliner Marktweiber tragen, und ein Halbblutmägdlein. Von den alten Indianerinnen musste man immer erwarten, sie würden plötzlich statt auf der Eisenbahn, mittelst Besenstieles durch den Rauchfang abreisen, das Mädchen war aber sehr niedlich und hatte schönes dunkelbraunes Haar. Ich habe genug „echte“ männliche und weibliche Rothhäute gesehen, alle hatten jedoch g e l b e Haut, so auch die drei alten Weiber; das Mädchen sah sogar hellgelb aus, ein schmutziges Neapelgelb. Kupferfarbige Indianer, wie sie abgebildet werden, habe ich nicht gesehen, ich hörte aber, dass sie sich bei Feierlichkeiten oder im Kriege roth färben. Die Indianer, welche ich sah, gleichen den Slowaken eminent in Haar, Stirn, Backenknochen. Es gibt aber noch ganz anders aussehende Rassen.

Die vier Frauenzimmer waren à la farmwomen gekleidet, man erkannte ihre Nationalität nur an den Gesichtern; farmladies waren es nicht. Fast jede weisse native Farmerin beisst aber die Lady heraus, besonders in der Toilette. Die meisten native Farmerinnen im Osten sind so zart, und dabei im Waggon elegant angezogen wie Fürstinnen! Kein Scherz.

Als ich an der Kasse Billete für den Pullman sleeping car kaufte, sprach mich ein Deutscher, vermutblich ein Farmer, Deutsch per „Du“ an. Es herrscht nämlich unter den der geringeren Klasse angehörenden Deutschen Einwanderern der Glaube, das Englische „you“ sei das Deutsche „Du“, obwohl der Engländer dafür sein „thou“ hat. Doch selbst zwischen Eltern und Kindern fällt fast nie das Wort „thou“. Es kommt einem nun spassig vor, wenn man von einem vierschrötigen Burschen auf einmal geduzt wird.

Für die Pullman (car) tickets nach Jersey City hatte ich zweimal 2 Dollars, also 4 Dollars zu zahlen; ein unteres und ein oberes Bett bildet eine „section“, welche aber zur Tageszeit zwei gegenüberstehende Bänke darbietet. Auf jeder Bank könnten sehr gut zwei Personen sitzen, deshalb reist man, da einer jeden Person eine Bank gebührt, recht bequem.

Der Zug, welchen wir benutzen wollten, soll fahrplanmässig 5 Uhr Nachmittags abgehen. Wir holten unser Handgepäck aus der Baggage Office und bestiegen unseren Pullmanwaggon, genannt „Evening Star“.

Ein jeder dieser Waggons, nicht nur jene Pullman's, sondern auch anderer Companies, hat einen Namen, und die betreffende Bezeichnung ist auch an den Frontthüren ersichtlich. Zahlen merkt man sich nicht so leicht, wie Namen, und das Praktische des Systems lernte ich Abends kennen, als die Betten gemacht waren und ich vom Rauchwaggon aus den meinigen aufsuchte. (Schluss folgt.)

China.

Nach telegraphischer Nachricht aus Shanghai vom 18. Oktober haben der Tsung-Li-Yamen und die Prinzen und Minister in Peking sich einstimmig zu Gunsten der schleunigen Anlegung von Eisenbahnen im ganzen Reiche entschieden, wie dies in einer jüngst der Kaiserin von dem früheren Vizekönig Tso überreichten Denkschrift anempfohlen worden war.

Nach einer Mittheilung der „Times" haben Kapitalisten in Newyork ein Syndikat zum Bau von Eisenbahnen in China gebildet, auf Grund von Konzessionen, welche die Chinesische Regierung zu ertheilen angegangen werden soll. General Wilson ist als Vertreter des Syndikats nach China gereist, um der Chinesischen Regierung Anerbietungen zu machen. Auch Englische und Deutsche Firmen sollen sich um die Konzessionen bewerben.

Präjudizien.

v. O. **Kommunalsteuerfreiheit der in den technischen Büreaus der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltungen gegen monatliche Remuneration beschäftigten Regierungs-Baumeister.** Der Regierungs-Baumeister H. in Berlin, welcher als Chef des technischen Büreaus des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Berlin-Magdeburg aus einer im Etat vorgesehenen Stelle eine monatliche Remuneration von 300 *M.* bezieht, war bisher vom Magistrat in Berlin als Staatsbeamter angesehen und daher auf Grund des § 2 des Gesetzes vom 11. Juli 1822 nur von der Hälfte seines Gehalts zur dortigen Gemeindesteuer herangezogen worden. Bei der Steuerveranlagung pro 1885/86 erachtete jedoch der Magistrat die dergleichen Stellen bekleidenden Regierungs-Baumeister, welche, obgleich sie nicht pensionsfähig sind, und auch nicht zu den Reliktenkassen beitragen, doch als für dauernd in den Staats-Eisenbahndienst aufgenommen gelten, für ausserordentliche und einstweilige Gehilfen in den Büreaus der Staats-Eisenbahnbehörden, welche nach § 12 des gedachten Gesetzes in Hinsicht der Gemeindelasten den Staatsdienern nicht gleichstehen, daher auch die Wohlthat des Gesetzes vom 11. Juli 1822 auf Kommunalsteuer-Ermässigung nicht beanspruchen können, und zog infolge dessen den Regierungs-Baumeister H. für das Steuerjahr 1885/86 mit seinem vollen Diensteinkommen zur Gemeindesteuer heran. H., mit einer hiergegen angebrachten Reklamation abgewiesen, klagte gegen den Magistrat auf Herabsetzung der Steuer nach Massgabe der Hälfte seines Diensteinkommens und der Bezirksausschuss zu Berlin erkannte am 15. September dem Klageantrage gemäss, weil, was auch der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt hat, den gedachten Regierungs-Baumeistern die Wohlthat des Gesetzes vom 11. Juli 1822 bezüglich der Kommunalbesteuerung zustehe" (aus welchen Gründen?). (J. Bochmann in Monatsschrift für Deutsche Beamte. Bd. IX S. 373 f.)

Die Gefährdung eines elektrischen Eisenbahnzuges

ist nach einem Urtheil des Reichsgerichts, I. Strafsenats, vom 17. September 1885 gleichwie die Gefährdung eines Dampfeisenbahntransports aus §§ 315, 316 des Strafgesetzbuchs zu bestrafen. „Die elektrische Eisenbahn fällt unter die §§ 315, 316 des Strafgesetzbuchs; dieselbe ist eine Eisenbahn, sie hat mit der mit Dampf betriebenen nicht allein die Gleise, sondern auch die Anwendung einer elementaren, der menschlichen Führung nicht unbedingt unterworfenen Naturkraft gemein, welche entfesselt, gefährlich werden kann; die Wirkung des elektrischen Stromes für die Schnelligkeit der Fortbewegung und die bei Störungen daraus entstehenden Folgen für den Transport von Menschen und Sachen sind annähernd die gleichen; der Grund der strengen Strafbestimmungen in den §§ 315 ff. des Strafgesetzbuches trifft also auch bei den elektrischen Bahnen zu; der Wortlaut ist nicht entgegen; das Strafgesetz enthält nirgends eine Andeutung, dass man nur die eine Naturkraft, den Dampfbetrieb, sichern wollte; daraus, dass man bei Abfassung des Gesetzes zunächst an diese Art der bewegenden Kraft dachte, folgt nicht, dass man den gleich nöthigen Schutz einer etwa künftig anzuwendenden elementaren Kraft versagen wollte. Völlig unrichtig ist die Behauptung, dass das Gesetz nur auf die von dem Gesetzgeber direkt erwogenen Fälle angewendet werden dürfe, der Gesetzgeber vermag nicht zum voraus die reiche Mannichfaltigkeit des Lebens zu fixiren, das Gesetz gilt für alle Fälle, auf welche es nach richtiger Auslegung passt, mag der Gesetzgeber an dieselben gedacht haben oder nicht, und es ist im letzteren Falle keine analoge, sondern eine direkte Anwendung des Gesetzes, welcher der Grundsatz des § 2 des Strafgesetzbuches nicht entgegensteht; dass der Mangel von Bahndämmen, Barrièren, allgemeinen Reglements, einer Signalordnung, der Anwendung des § 316 des Strafgesetzbuchs nicht im Wege ist, hat bereits das Urtheil vom 3. Juli vorigen Jahres für die Strassenbahnen ausgeführt; übrigens bestehen bereits besondere Verordnungen lokaler Natur über die elektrischen Bahnen."

Miszellen.

Porträt des Staatsministers Maybach.

Portrait des Königlich Preussischen Staatsministers Maybach, Chefs des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, nach dem Leben gezeichnet von G. Engelbach. Im Kunstverlag der Hofbuchhandlung H. J. Meidinger, Berlin, ist dieses nach der Natur aufgenommene und in der artistischen Anstalt von H. S. Hermann lithographirte Bildniss soeben erschienen. Dasselbe ist mit der eigenhändigen Unterschrift des Herrn Ministers versehen, welcher seinem Namen das Motto: „Gerade und fest" vorgesetzt hat. Wir machen auf die gut gelungene Lithographie unsere Leser hiermit aufmerksam. Preis 4 *M.*

Englisches Urtheil über Deutsche Bahnen.

Bekanntlich sehen die Engländer häufig genug geringschätzig auf die Eisenbahneinrichtungen anderer Länder herab und halten diejenigen ihres Landes für unübertrefflich. Es ist daher eine Ausnahme, wenn ihnen wie in dem nachfolgend aus dem Wochenblatt „Tit-Bits" übertragenen Briefe eines in Leipzig lebenden Landsmannes Albert Payne an den Redakteur jenes Blattes über die Deutschen Verhältnisse die Wahrheit gesagt wird:

„Mein Herr! In Ihrer Nummer vom 26. September sagen Sie als Antwort an einen Fragesteller, dass, „„obwohl wir mehr zahlen, als die Einwohner der meisten übrigen Europäischen Länder, unser Dienst und System bei weitem dem Ihrigen überlegen sind."" Ich bedauere, sagen zu müssen, dass ich dies nicht bestätigen kann. Ich bin Engländer und würde mich freuen, Ihnen Recht geben zu können; Sie sind aber im Irrthum. Meine Reisen in England haben sich freilich beschränkt auf London, London-Dover, London-Queenborough, London-Harwich, London-Wakefield und andere Linien in der Nähe von London, welche ich vielfach durchfahren habe; ich bin aber ausser Stande, an ihnen irgend welche Ueberlegenheit über Deutsche Bahnen zu erkennen. Ganz im Gegentheil! Betrachten Sie Englische Waggons. Sie sind schmaler und bei weitem weniger komfortabel als die Deutschen. Eine grosse Anzahl Englischer I. Klassewagen hat nur eine Theilung auf jeder Seite, dadurch je 4 Sitze herstellend. Jeder Deutsche I. Klassewagen ohne Ausnahme hat zwei Theilungen, gibt also nur je 3 Sitze, und da die Wagen ohnehin breiter sind, so hat offenbar jeder einzelne Passagier mehr Platz. In den Englischen II. Klassewagen fehlen allgemein die Theilungen, und es werden 5 Personen auf jeder Seite untergebracht. In Deutschland hat jeder II. Klassewagen eine Theilung, also nur je vier Sitze und bei der grösseren Breite der Wagen hat jeder Reisende mehr Raum für sich. Die innere Einrichtung eines Deutschen II. Klassewagens steht unendlich viel höher, als die eines Englischen. Deutsche III. Klassewagen haben zwar keine Polsterung, aber sie sind reinlich, luftig, und werden nicht überfüllt. Was die Pünktlichkeit der Züge betrifft, so glaube ich, dass die Deutschen uns gegenüber unendlich im Vortheil sind. Verspätung eines Zuges von 5—6 Minuten ist hier eine Seltenheit. Die Handhabung des Gepäcks in England ist absolut jämmerlich; Sie haben keinerlei Garantie, dass Sie Ihr Gepäck je wieder sehen, denn Sie bekommen keinen Gepäckschein — ausgenommen bei Reisen ins Ausland. In Deutschland wird über jedes Gepäckstück, nachdem es beklebt und nummerirt ist, ein Gepäckschein ausgegeben, und die Bahn ist dann dafür verantwortlich. In England gibt es einen Vortheil, nämlich Schnelligkeit, aber Sie zahlen dafür einen übertrieben hohen Preis und als Ausgleichung dafür gibt es bei weitem mehr Unfälle als in Deutschland. Die meisten Deutschen Bahnen (oder vielmehr alle; Anm. des Refer.) bezahlen in solchen Fällen, ein grosser Theil der Englischen thut dies nicht. Dagegen gibt es in England einen grossen Vorzug (wenigstens für mich persönlich, ich weiss nicht, ob andere ebenso denken): man kann in jeden beliebigen Wagen einsteigen, wogegen man hier sich in den vom Schaffner bezeichneten Wagen setzen muss. Aber mit ein wenig Umsicht und Diplomatie ist diese Schwierigkeit leicht zu überwinden. Ich bin in England, Frankreich, Deutschland, Belgien und Italien gereist und muss, alles in allem, die Deutschen Eisenbahnen als die am besten verwalteten bezeichnen.

Auf den meisten Deutschen Bahnen gibt es nun auch IV. Klassewagen, die lächerlich billig sind." H.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. November d. J. wird die Strecke Lutterbach-Mülhausen Nord mit der Station Mülhausen Nord der Verbindungsbahn Lutterbach-Mülhausen (Hafenbassin) für den Güterverkehr (Stückgut und Wagenladungen ausschliesslich Eilgut) eröffnet.

Strassburg, den 25. Oktober 1885. (2275)
Kaiserliche Generaldirektion.

II. Fahrplanbekanntmachungen.

Main-Neckarbahn. Fahrplanänderung. Mit 1. November 1885 erhält der Lokalzug 22 die nachbemerkten neuen Kurszeiten:

Lokalzug No. 22
(seither um 4^{40} Morgens aus Darmstadt abgehend):

Darmstadt . .	Abg.	5^{30}	Morgens
Arheilgen . .	„	5^{38}	„
Egelsbach . .	„	5^{47}	„
Langen . . .	„	5^{55}	„
Sprendlingen .	„	6^{3}	„
Isenburg . .	„	6^{10}	„
Louisa . . .	„	6^{17}	„
Frankfurt . .	Ank.	6^{25}	„

Vom 1. März 1886 ab wird dieser Zug wieder zu den bisherigen Zeiten gefahren werden.

Darmstadt, 22. Oktober 1885. (2276)
Die Direktion.

III. Güterverkehr.

Magdeburg - Braunschweigischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt zu dem Tarife, Theil II, vom 1. Mai 1883 für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält neue Tarifsätze für die Station Gr. Möhringen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und für die Stationen Braunesumpf, Hüttenrode, Rübeland, sowie für die erst später zu eröffnende Station Elbingerode der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, ferner anderweite Tarifsätze zwischen den Stationen Blankenburg a/H., Derenburg, Langenstein und Spiegelsberge derselben Bahn und mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg.

Exemplare des Nachtrags sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 28. Oktober 1885. (2277)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November c. tritt je ein Nachtrag (No. XI resp. XIII, IX und VI) zum 1., 2., 4. und 5. Heft des Tarifs vom 1. April 1881 für den **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehr** mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Kraft, enthaltend anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Altkirch, Alt-Münsterol (Station), Alt-Münsterol (Grenze) und Dammerkirch der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Soweit die bisherigen Tarifkilometer und Frachtsätze niedriger sind, als diejenigen der vorliegenden Nachträge, bleiben die ersteren noch bis zum 15. Dezember in Kraft. Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 27. Oktober 1885. (2278)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Elsass-Lothringen-Luxemburg. Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. erscheint zum Saarkohlentarif No. 9 nach der Reichsbahn vom 1. März 1884 der Nachtrag II, welcher Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Mülhausen Nord und St. Pilt enthält.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 28. Oktober 1885. (2279)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verband. Gütertarif vom 16. März 1880. Für den Güterverkehr zwischen den Stationen Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bhf.) der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und verschiedenen Stationen der Werrabahn andererseits kommen mit sofortiger Gültigkeit theils neue, theils ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 26. Oktober 1885. (2280)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Zum Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischen Gütertarif vom 1. Dezember 1884 gelangt mit Wirkung vom 1. November 1885 der I. Nachtrag zur Ausgabe. Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, von welchen der Nachtrag auch unentgeltlich bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 27. Oktober 1885.
Generaldirektion. (2281)

Grosshzgl. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für den Oesterreichischen Umschlagsverkehr mit Gustavsburg, Ludwigshafen und Mannheim vom 1. August 1885 gelangt mit Wirkung vom 10. November l. J. der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe kann von der Güterexpedition Mannheim unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 27. Oktober 1885. (2282)
Generaldirektion.

Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. Mit Wirksamkeit vom 1. November lf. Js. gelangt zum Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahen — Heft III, Beförderung von Gütern — vom 1. Juni 1882 der IX. Nachtrag zur Einführung.

München, den 24. Oktober 1885. (2283)

Die durch Nachtrag 2 zu den Tarifheften B des **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs** für die Station Osnabrück des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) eingeführten anderweiten Frachtsätze und Entfernungen finden, sofern dieselben niedriger sind, als die zur Zeit im Niederländisch-Norddeutschen bezw. Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbande für die Stationen der Strecke Osnabrück-Rheine des Direktionsbezirks Hannover bestehenden Taxen, für die letztgenannten Stationen gleichmässige Anwendung.

Hannover, den 23. Oktober 1885. (2284)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. Js. tritt der Nachtrag III zum Heft B 4 des **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen** Verband-Gütertarifs in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs F (Eisenerz etc.) für den Verkehr zwischen den Stationen Aalten, Boekelo, Burculo, Doetinchem, Enschede, Haaksbergen und Hengelo der Geldersch - Oberysselschen Lokalbahn einerseits und Stationen des diesseitigen Bezirks andererseits. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 25. Oktober 1885. (2285)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. November 1885 ab gültige Nachtrag 28 herausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Tarifsätze und Bestimmungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 19. Oktober 1885. (2286)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. November cr. gelangen im Direktionsbezirke Breslau Bestimmungen hinsichtlich der Erleichterung der vorübergehenden **Lagerung von Holz und anderen Rohmaterialien auf den Bahnhöfen** zur Einführung, welche von den Stationen in Erfahrung zu bringen sind.

Breslau, den 27. Oktober 1885. (2287)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. November cr. wird die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete **Haltestelle Summin auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.** Die Frachtsätze ergibt der Tarif.

Breslau, den 28. Oktober 1885. (2288)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. November d. Js. tritt zu dem **Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen** von diesseitigen Stationen nach der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. August 1884 ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze von Myslowitz nach Troppau, Olmütz und einigen vor Olmütz gelegenen Stationen. Druckexemplare sind von unserm Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 27. Oktober 1885. (2289)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. tritt je ein Nachtrag (No. I bezw. VII, VI, IV, II, IV, V u. I) zu den Heften I—VII und zu dem Anhange des Ausnahmetarifs für die Beförderung von **Steinkohlen im Rheinisch-Westfälisch-Süddeutschen Verbande** in Kraft, enthaltend verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses bezw. die hierdurch bedingten Aenderungen der Tariftabellen, namentlich neue Frachtsätze für den Verkehr von Buer, Frintrop, Gladbeck, Hugo und Vogelheim und Aufhebung verschiedener Frachtsätze „ab Zeche“. Ausserdem enthält der Nachtrag VII zum Tarifheft II die am 15. Dezember 1885 erfolgende Aufhebung verschiedener Frachtsätze für den Verkehr nach Eberbach, Station der Badischen Staatsbahn, der Nachtrag VI zum Tarifheft III anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für die Stationen Altkirch, Alt-Münsterol (Station), Alt-Münsterol (Grenze) und Dammerkirch der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Soweit

Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, behalten die letzteren noch bis zum 15. Dezember cr. Gültigkeit.

Köln, den 24. Oktober 1885. (2290)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Für die am 1. November d. J. zur Eröffnung kommende schmalspurige Mülsengrund-Eisenbahn sind die Spezialbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern, sowie einzelner Stücke Vieh (inkl. Pferde) erschienen und es können Exemplare derselben durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, den 27. Oktober 1885. (2291)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Die laut unserer Bekanntmachung vom 3. Oktober v. J. zu gewährende Frachtermässigung für **Eisenstein-Transporte** von **Berggiesshübel** nach **Zwickau** um Acht Mark pro Wagen à 10 000 kg wird fernerweit verwilligt, falls innerhalb Jahresfrist die Beförderung von 750 Wagen à 10 000 kg erfolgt und auf je eine Frachtbriefsendung 5 Doppelwagen zur Abfertigung gelangen.

Dresden, den 27. Oktober 1885. (2292)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Am 1. November cr. wird die Haltestelle Sponholz auch für den Eil- und Stückgüter-Verkehr eröffnet; auch werden Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere zur Beförderung von und nach Sponholz angenommen.

Schwerin, den 28. Oktober 1885. (2293)

Die Direktion.

Am 1. November d. J. treten im **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbande** neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a (Getreide etc.) zwischen Judenau einerseits und Dresden-Altstadt und -Neustadt andererseits, sowie solche des Ausnahmetarifs 8 (Graphit) zwischen Wappoltenreith einerseits und Dresden-Altstadt und Mügeln bei Pirna andererseits in Kraft. Diese Sätze sind bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 27. Oktober 1885. (2294)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kundmachung. Für Roh- und Pilé-Zuckersendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief von Raudnitz, Wegstädtl-Hněvic (St. E. G.) und Wegstädtl (Oe. N. W. B.) nach Gustavsburg trs., Mannheim trs. oder Ludwigshafen a/Rh. trs. werden vom 3. November 1885 bis auf weiteres, längstens aber bis 31. August 1886 auf die ab Aussig trs. nach diesen Umschlagsstationen laut der für diese Artikel in Wirksamkeit stehenden Frachtsätze folgende Nachlässe gewährt:

	Nachlass pro 100 kg in Mark
a) ab Raudnitz	0,222
b) „ Wegstädtl-Hněvic (St. E. G.)	1,392
c) „ Wegstädtl (Oe. N. W. B.)	0,582

Die weiteren Bedingungen sind bei der unterzeichneten Verwaltung oder bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Erfahrung zu bringen.

Prag, am 27. Oktober 1885. (2295)

Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlag-Verkehr. Die in der Vereinszeitung No. 68 vom 2. September 1885 unter Pos. 1840 publizirten Frachtsätze finden zuzüglich der Ueberführsgebühr von 4 ₰ pro 100 kg unter den gleichen daselbst angeführten Bedingungen und Modalitäten Anwendung bei Reexpedition der Transporte im Lagerhause der Stadt Wien.

Wien, am 27. Oktober 1885. (2296)

IV. Submissionen.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der K. Verkehrsanstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Donnerstag, am 5. November 1885, Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbau-Sektion nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

die Arbeitsloose No. III und IV der Lokalbahn von Erlangen nach Gräfenberg:

III. Loos, 7 221,8 m lang, zwischen Steinbach und Forth,

IV. Loos, 5 666,4 m lang, zwischen Forth und Gräfenberg,

enthaltend nach den Anschlägen für

	III. Loos		IV. Loos		Summa	
	M.	₰	M.	₰	M.	₰
1. Eigentliche Erdarbeiten .	11 313	83	31 912	96	43 226	79
2. Vollendung der Wegübergänge . . .	5 340	83	3 229	85	8 570	68
3. Kunstbauten	2 463	23	—	—	2 463	23
4. Bahn-Unterbau	13 605	99	10 869	29	24 475	28
Summa	32 723	88	46 012	10	78 735	98

Es kann sowohl auf jedes Loos einzeln, als auch auf beide Loose zusammen submittirt werden.

Die zu stellende Kaution beträgt
für das III. Loos . . . 3 000 M.
„ „ IV. „ . . . 4 000 „
zusammen 7 000 M.

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslokale der unterfertigten K. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Kouverten längstens bis Mittwoch, den 4. November 1885, Abends 6 Uhr, bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem obenangegebenen Verakkordirungstermine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Kautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Erlangen, im Oktober 1885. (2297H&V)

Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Sektion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Betriebsamts-Bezirke auf den Bahnhöfen Leipzig Th., Weissenfels und Gera lagernden alten, zu Bahnzwecken unbrauchbaren Oberbaumaterialien und zwar ca. 2 t Stahlschienen, 445 t Eisenschienen, 37 t Kleineisenzeug (Schmiedebrucheisen), 12 t Gussbrucheisen und diverse Metalle sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die formularmässigen Angebote sind bis Montag, den 16. November 1885, Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“ an uns einzureichen und werden solche zur Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Kauflustigen eröffnet werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Massenverzeichnisse können in unserem Geschäftslokale, Zimmer No. 23, eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ portofrei von uns bezogen werden.

Weissenfels, den 19. Oktober 1885. (2298)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verkauf von Makulatur. Die im Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg aufkommende Makulatur, welche in den letzten 3 Jahren jährlich über 80 000 kg betrug, soll im Wege des Meistgebots, zunächst auf ein Jahr, zum Einstampfen verkauft werden. Bedingungen und eine Nachweisung der in den Jahren 1882/85 zum Verkauf gekommenen Makulatur liegen im diesseitigen Sekretariat hierselbst, Fürstenstrasse No. 1/10, Zimmer No. 3 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift

„Angebote auf den Kauf von Makulatur“

bis zu dem am

Donnerstag, den 19. November 1885 Vormittags 11 Uhr

im diesseitigen Verwaltungsgebäude, Fürstenstrasse 1/10, Saal No. 32 stattfindenden Termine versiegelt und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 18. Oktober 1885. (2299)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Westholsteinische Eisenbahn. Es stehen bei uns zum Verkaufe:

6 Stück Induktionsapparate,
18 „ elektrische Glockensignale mit Signalscheiben,

welche etwa 4 Jahre bei uns funktionirt haben und wegen Aenderung unsers Signalsystems überflüssig geworden sind. Sämmtliche Apparate sind aus der Fabrik von Siemens & Halske hervorgegangen.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfragen unser Hauptbüreau. (2300)

Die Direktion.

Baumbänder

für Obst- & Alleebäume, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen

Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).

Prospecte frei.

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.

Anleitung zum

Tracieren von Eisenbahnlinien

für

angehende Ingenieure

von

Rudolf Manega,

Oberinspekt. der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn - Gesellschaft und gew. Baudirektor der Rumänischen Eisenbahnen.

Mit 3 Tafeln, enth. 34 Figuren.

4 Mark.

Vorrätig in allen Buchhandlungen.

Soeben erschien im Verlag von **Ernst & Korn** in Berlin:

Die rationelle

Heizung und Lüftung

Preisgekrönte Schrift von **Ed. Deny.** Deutsche Ausgabe mit einem Anhang über die **Vervollkommnung der Heiz- und Lüftungs-Anlagen** von **E. Haesecke.** Mit 41 Holzschnitten gr. 8. Geh. 5 *M.*

Weyl's neuerfund. heizbarer Badestuhl. Mit 5 Kübeln Wasser und 1 Kilo Kohlen ein 30° warm. Bad. Illustr. Preiscour. gratis. Badewannen etc. **L. Weyl,** BerlinSW. Friedrichstr. 22.

Naundorfer Gartenbauschule

b. Annaburg (Berlin-Anh. Bahn).

Wir empfehlen alle Arten **Obst-** und **Alleebäume, Coniferen, Rosen, Ziergehölze, Forst-** und **Heckenpflanzen** in grossen Massen. Cataloge gratis und franco.

B. Boettcher & Bergfeld.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUN

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

Die

Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer

(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,

BRÜSSEL

verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere

Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.

zu äusserst billigen Conditionen.

Fahnen, Flaggen, Banner

liefert die

Fahnen-Manufactur Franz Reinecke, Hannover.

---

41 golden: und silberne Medaillen etc.

═ 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. ═

Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

GEBR. KÖRTING

Hannover

construiren und empfehlen.

Pulsometer „Körting".

Vortheile; 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung.** 3000 im Betriebe.

Patent-Universal-Injectoren

mit Speisewasser-Vorwärmer.

15000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Schub-Thüren und **Thore**

für

Magazine, Hallen etc.

nach dem

Kugelsystem, Patent Weickum,

werden nach den neuesten Constructionen in billigster u. solidester Ausführung angefertigt von

P. Sipf, Schlosserm., **Frankfurt** a/M., Neue Rothhofstr. 19.

Bei Verwendung des **Kugelsystems** wird die gleitende Reibung durch die rollende ersetzt, wodurch eine **weit einfachere Construction, somit billigere Anschaffung,** sowie eine **sehr leichte stets gleichmässige Beweglichkeit, ohne Anwendung von Schmiermaterial** erzielt wird.

Es lässt sich dies Kugelsystem noch zu den verschiedensten Zwecken mit grossem Vortheil verwenden, worüber weitere Auskunft ertheilt:

Der General-Vertreter für Deutschland:

Louis Dill, Civil-Ingenieur, **Frankfurt** a/M.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Julius Engelmann bei, betr. „Kalender für Eisenbahn-Verwaltungsbeamte pro 1886."

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 86. — Zeitung des Vereins — 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. November 1885.

Reichsgerichtliches Erkenntniss,

betreffend die rechtliche Stellung der General - Saldirungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

In dem unter vorstehender Ueberschrift in No. 26 S. 333 ff. des laufenden Jahrgangs unserer Zeitung mitgetheilten, für die Vereinsverwaltungen wichtigen Prozesse ist nun auch das Erkenntniss des Reichsgerichts (in der Revisionsinstanz) erfolgt. Dasselbe lautet:

In Sachen der Handlung S. Baschwitz Sohn zu Berlin, Klägerin und Revisionsklägerin, vertreten durch den Rechtsanwalt Justizrath Arndts in Leipzig, wider die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn daselbst, Beklagte und Revisionsbeklagte, vertreten durch den Rechtsanwalt Justizrath Romberg in Leipzig,

hat das Reichsgericht, Erster Civilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 14. Oktober 1885 unter Mitwirkung:

des Präsidenten Dr. Drechsler und der Reichsgerichtsräthe Dr. von Hahn, Dr. Gallenkamp, Dr. Boisselier, Dr. Schlesinger, Dr. Wiener, Dr. von Meibom,

für Recht erkannt:

Die gegen das Urtheil des Neunten Civilsenats des Königlich Preussischen Kammergerichts vom 3. März 1885 eingelegte Revision wird zurückgewiesen; die Kosten der Revisionsinstanz werden der Revisionsklägerin auferlegt. Von Rechts wegen.

Thatbestand.

Der klagenden Handlung steht auf Grund eines rechtskräftigen Urtheils gegen die K. K. privilegirte Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahngesellschaft zu Wien eine Forderung in Höhe von 23 859,04 ℳ nebst Zinsen, sowie von 2 072,50 ℳ Kosten zu.

Behufs Beitreibung dieser Forderung hat Klägerin der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführender Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch Schreiben vom 12. April und 1. Mai 1884 auf Grund des § 744 der Civilprozessordnung Nachricht gegeben, dass die gerichtliche Pfändung des Anspruchs der diesem Vereine angehörigen Lemberg - Czernowitz - Jassyer Eisenbahngesellschaft auf Ueberweisung ihres Guthabens von einer oder mehreren der bei der General-Saldirungsstelle des Vereins betheiligten Vereinsbahnen bevorstehe, und demnächst Beschlüsse des Königlich Preussischen Amtsgerichts I zu Berlin vom 24. April und 14. Mai 1884 erwirkt, durch welche dieser Anspruch in Höhe der vorerwähnten Forderung an Kapital, Zinsen und Kosten gepfändet und der Klägerin zur Einziehung überwiesen wurden. Der letztere Beschluss wurde durch einen weiteren Beschluss desselben Gerichts vom 21. Mai 1884 dahin ergänzt, dass unter dem gepfändeten und zur Einziehung überwiesenen Anspruch derjenige zu verstehen ist, welchen die Schuldnerin gegen ihre Verbandsgenossinnen resp. die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als Leiterin der General Saldirungsstelle auf Ueberweisung ihres Guthabens bei einer oder der anderen der Verbandsbahnen hat.

Ungeachtet der Zustellung dieser Beschlüsse an die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als Leiterin der General-Saldirungsstelle des Vereins und obgleich ein Guthaben der Lemberg - Czernowitz - Jassyer Eisenbahngesellschaft unbestritten vorhanden war, ist eine Ueberweisung seitens der General-Saldirungsstelle an die klagende Handlung nicht erfolgt; vielmehr hat die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft derselben durch Schreiben vom 9. Mai und 19. Mai 1884 eröffnet, dass sie dem gerichtlichen Beschlusse Folge nicht gegeben habe und nicht habe geben können.

Die klagende Handlung nimmt die Beklagte deshalb auf Schadenersatz in Anspruch mit dem Antrage:

Die Beklagte zur Zahlung von 2 072,50 ℳ nebst 6 pCt. Zinsen seit dem 30. April 1884, 9,50 ℳ Ueberweisungskosten und 1,35 ℳ Zustellungskosten, sowie von 28 849,45 ℳ nebst 6 pCt. Zinsen von 23 859,45 ℳ seit dem 11. Mai 1884, 38,70 ℳ Ueberweisungskosten und 3,15 ℳ Zustellungskosten,

eventuell zur Anerkennung zu verurtheilen, dass sie, soweit bei der Abrechnung pro ultimo April resp. 1. Mai 1884 ein Anspruch der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahn auf Ueberweisung von Guthaben nicht vorhanden war oder die Verpfändung, Pfändung oder Ueberweisung dieses Anspruchs für Beklagte noch nicht verbindlich gewesen, für

die darauf folgenden Abrechnungen der Kreditsaldi der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahn auf Höhe der oben genannten Beträge der Klägerin bis zu deren Befriedigung von einer oder mehreren derjenigen Eisenbahnverwaltungen, welche ihre Forderungen und Schulden durch die General-Saldirungsstelle zu Berlin liquidiren, zur eigenen Einziehung zu überweisen verbunden war und verbunden bleibt.

Mit dieser Klage ist die Klägerin durch Urtheil der Zehnten Civilkammer des Königlich Preussischen Landgerichts I zu Berlin vom 22. Oktober 1884 abgewiesen und in die Kosten des Rechtsstreits verurtheilt; die von ihr hiergegen unter Wiederholung des Klagenantrags erhobene Berufung aber durch ein am 3. März 1885 verkündetes Urtheil des Neunten Civilsenats des Königlich Preussischen Kammergerichts zu Berlin auf Kosten der Berufungsklägerin zurückgewiesen worden.

Gegen dieses Urtheil hat Klägerin Revision eingelegt.

Im Verhandlungstermin stellte Revisionsklägerin den Antrag:

unter Aufhebung des angefochtenen Urtheils die Beklagte nach dem Berufungsantrage zu verurtheilen,

wogegen Revisionsbeklagte beantragte:

die Revision als unbegründet zurückzuweisen und der Klägerin die Kosten der Revisionsinstanz aufzuerlegen.

Das Sach- und Streitverhältniss wurde in Uebereinstimmung mit dem angefochtenen Urtheil vorgetragen und die Revision wie in dem vorbereitenden Schriftsatze vom 5. August 1885 begründet.

Entscheidungsgründe.

Es war dem Antrage der Revisionsbeklagten zu entsprechen.

Ohne Zweifel unterliegen die Forderungen, welche einer zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen inländischen oder ausländischen Bahnverwaltung infolge des Transportverkehrs gegen eine andere zu diesem Verein gehörige Bahnverwaltung zustehen, gleich andern Bestandtheilen ihres Vermögens der Zwangsvollstreckung behufs Befriedigung ihrer Gläubiger. Hieran vermag der Umstand nichts zu ändern, dass infolge des von der Generalversammlung dieses Vereins im Jahre 1882 gefassten Beschlusses („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1882, Seite 761, 814, 1081) gemäss dem seit dem 1. April 1883 gültigen Uebereinkommen, betreffend die General-Saldirungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen, die Berichtigung dieser Forderungen in der Weise erfolgt, dass die Guthaben und Schuldposten sämmtlicher Vereinsverwaltungen aus den Abrechnungen über den direkten und Verbandsverkehr einer General-Saldirungsstelle zur periodischen, je für einen halben Monat stattfindenden Ausgleichung überwiesen werden müssen, welche darin besteht, dass, soweit nicht die Guthaben einer Vereinsverwaltung durch Tilgung von Schuldposten derselben ausgeglichen werden, der Ueberschuss von der General-Saldirungsstelle auf eine oder mehrere andere Vereinsverwaltungen, deren Schuld ihr Guthaben übersteigt, zur Zahlung angewiesen wird. Indem durch diese Ausgleichung, welche die Natur einer Skontration hat, die ursprünglichen Forderungen getilgt und neue Forderungen gegen die zur Zahlung angewiesenen Bahnverwaltungen geschaffen werden, können auch die Gläubiger der zum Verein gehörigen Bahnverwaltungen entweder deren ursprüngliche Forderungen, so lange sie noch nicht getilgt sind, oder die durch die Anweisung der General-Saldirungsstelle entstandenen neuen Forderungen im Wege der Zwangsvollstreckung angreifen.

Diesen Weg aber hat die Klägerin behufs Einziehung der ihr gegen die Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahn rechtskräftig zuerkannten Forderung nicht eingeschlagen. Gepfändet und überwiesen ist weder eine aus dem Transportverkehr herrührende, durch Abrechnung noch nicht aufgehobene Forderung dieser Gesellschaft gegen eine andere zum Verein gehörige Bahnverwaltung, noch ein derselben infolge einer Zahlungsanweisung der General-Saldirungsstelle erwachsenes Forderungsrecht, sondern laut der amtsgerichtlichen Beschlüsse vom 24. April, 1. und 21. Mai 1884 nur das derselben gegen ihre Verbandsgenossinnen und die Beklagte als deren Vertreterin angeblich zustehende Forderungsrecht auf Ueberweisung ihres Guthabens bei einer oder der andern der Verbandsbahnen.

Wenn nun auch diesem Forderungsrechte, welches aus der Vereinbarung der Vereinsbahnen wegen periodischer Abrechnung (einem sogenannten pactum de scontrando) entspringt, die Eigenschaft eines der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahngesellschaft unmittelbar zustehenden, individuellen und seinem Inhalte nach fest begrenzten Rechts von dem Berufungsgericht mit Unrecht abgesprochen wird und die hiergegen gerichteten Ausführungen der Revisionsklägerin als zutreffend anzuerkennen sind, so ist dasselbe doch seiner Beschaffenheit wegen durchaus ungeeignet, die Befriedigung der Klägerin zu bewirken.

Der aus der Vereinbarung der Vereinsbahnen hervorgehende Anspruch ist auf Vornahme gewisser, durch die General-Saldirungsstelle zu erledigender Handlungen gerichtet. Der einzige Zweck dieser Handlungen besteht darin, den Vereinsbahnen Befriedigung wegen ihrer der General-Saldirungsstelle zur Ausgleichung überwiesenen Forderungen an andere Vereinsbahnen zu verschaffen. Die Vornahme dieser Handlungen kann daher nur von demjenigen begehrt werden, welcher den erwähnten Zweck verfolgt, also nur von dem Gläubiger, dem eine von der General-Saldirungsstelle auszugleichende Forderung an eine andere Vereinsbahn zusteht. Nur er hat ein Interesse daran, dass die Handlungen vorgenommen werden, welche nach dem Uebereinkommen von der General-Saldirungsstelle vorzunehmen sind; für jeden andern hat die Vornahme derselben keinen Werth. Ob und unter welchen Voraussetzungen eine dem Verein nicht angehörige Person durch Cession oder auf andere Weise mit dem Forderungsrecht einer Vereinsbahn gegen eine andere auch deren Anspruch auf Vornahme der von der General-Saldirungsstelle vorzunehmenden Handlungen erwerben kann, steht hier nicht in Frage. Erwirbt dagegen jemand, wie es von Seiten der Klägerin geschehen ist, lediglich den letzteren Anspruch, so hat er ein von ihm nicht zu realisirendes, deshalb werthloses Recht erworben. Wollte Klägerin den ihr überwiesenen Anspruch auf Ueberweisung im Wege der Klage geltend machen, so würde die Klage als unbegründet abgewiesen werden müssen, weil die Vereinsbahnen sich nur verpflichtet haben, die Berichtigung von Forderungen von Vereinsbahnen gegen andere Vereinsbahnen durch Abrechnung bei der General-Saldirungsstelle zu bewirken, der Klägerin aber keine Forderung einer Vereinsbahn gegen eine andere Vereinsbahn zusteht.

Die Beklagte hat mithin dadurch, dass sie es unterliess, die Kreditsaldi der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahngesellschaft der Klägerin zur Einziehung zu überweisen, ein Recht der Klägerin nicht verletzt und ihr einen rechtswidrigen Schaden nicht zugefügt. Die Klage auf Ersatz des durch Arrestbruch und Vereitelung der Zwangsvollstreckung verursachten Schadens ist demnach ebenso unbegründet, wie die eventuell erhobene Feststellungsklage.

Da schon aus diesem Grunde die Abweisung der Klage gerechtfertigt erscheint, so ist es unnöthig, auf den die Passivlegitimation der Beklagten betreffenden Einwand einzugehen, dass die Klage nicht gegen die beklagte Direktion als Vertreterin der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, sondern gegen sämmtliche Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen oder die beklagte Direktion als deren Vertreterin zu richten gewesen wäre.

Mit der Zurückweisung der Revision war die Verurtheilung der Revisionsklägerin in die Kosten der Revisionsinstanz nach § 92 der Civilprozessordnung zu verbinden.

gez. Dr. Drechsler. Dr. von Hahn. Dr. Gallenkamp.
Dr. Boisselier. Dr. Schlesinger. Dr. Wiener.
Dr. von Meibom.

Verkündet in der öffentlichen Sitzung des Ersten Civilsenats des Reichsgerichts vom 14. Oktober 1885. gez. Lüpke, Sekretariatsassistent als Gerichtsschreiber.

Dienstgut, Baugut und sonstige Freifahrerei.

Dass Betriebsdienstgut freigefahren wird, nicht bezahlt wird, ist natürlich und selbstverständlich; das wäre ja nur das Geld von einer Westentasche in die andere thun, das wäre prinzipiell unzulässig. Baugut, das ist schon ganz was anderes; der Neubau muss bezahlen, der hat einen eigenen Fonds; der Neubau aber ist unser, des Betriebes Freund, den wollen wir nicht schlecht behandeln, der muss einen ordentlichen Rabatt haben. Einige Verwaltungen fahren denn auch das Baudienstgut um 33$^1/_3$ pCt. billiger als gewöhnliches Frachtgut; die allgemeinen Verwaltungskosten werden ja doch von beiden, Betrieb und Neubau gemeinschaftlich getragen.

Aber eigentlich ist dabei doch das Prinzip durchbrochen, ein Unterschied gemacht zwischen Westen- und Rocktasche, oder verdient der Betrieb immer 33$^1/_3$ pCt. an dem gewöhnlichen Verkehr, so dass er Freunden und Bekannten, dem Neubau gegenüber von diesen 33$^1/_3$ pCt. Abstand nehmen kann?

Jedenfalls ist es richtig, dass der Neubau $^2/_3$ der Fracht zahle; der hat einen grossen Fonds. Aber der Unterhaltungs- und Erneuerungsbau, die Unterhaltung, die auf Betriebsfondskosten gemacht wird, die muss frei fahren, die darf nichts bezahlen; siegesbewusst schlägt der junge Betriebs-Bauinspektor sich vor die Brust: „das kostet mir ja nichts" und lässt die Pflastersteine zur Reparatur der Bahnhofszufahrtstrasse 100 km weit spazieren fahren, weil er dort, am fernen Ort den Kubikmeter um 1,5 ℳ billiger bekommt als in seiner nächsten Nähe und dadurch so und so viele Mark seinem Fonds erspart.

Freilich, die Verwaltung hat die Kontrolle, die Ueberwachung darüber, dass kein Missbrauch mit der Dienstgutbeförderung getrieben werde, in der Hand. Aber wäre es nicht richtiger, wenn der junge Bauherr gar nicht in Versuchung geführt würde? Auch erhalten manche Baumaterialien erst durch deren Transportkosten das richtige Mass ihrer Werthbestimmung; nur durch die Mitnahme der Transportkosten kann der Preis richtig zu buchen möglich sein. Ueberhaupt ist obiges kleines Beispiel nur erwähnt als Exempel von dem, was bei dem sogenannten Freifahren von Dienstgütern herauskommen kann.

Und wie steht's mit dem Freifahren der Personen im Dienstverkehr, mit den Freifahrtscheinen bei Dienstreisen? Frei-

lich wählt manche Verwaltung für ihr von auswärts kommendes, Dienstgut nicht die gerade Linie, sondern einen Umweg, um thunlichst auf eigner Strecke die Ehre zu haben, ihr eigen Gut zu fahren; ich wüsste aber nicht, dass z. B. die Königl. Preussischen Staatsbahnen in Rheinland-Westfalen sich es als eine besondere Ehre anrechnen, die Königl. Württembergischen und Bayerischen Herren Abnahmekommissare, Schienenprüfer etc. zwischen Hörde und Ruhrort etc. frachtfrei hin und her zu fahren. Man sagt, der Freifahrtschein beruhe auf Gegenseitigkeit. Ich wüsste aber nicht was das für Werke in Württemberg oder Bayern sind, bei denen Rheinisch-Westfälische Staatsbahningenieure was grosses zu holen hätten. Andrerseits geben Württemberg und Bayern durch ihre Ankäufe im Rheinland und in Westfalen diesen Ländern und damit auch deren Bahnen so viel zu verdienen, dass die Königl. Preussische Staatsbahnverwaltung sich's wohl zur Ehre anrechnen könnte, Gelegenheit zu haben, die Bayerischen und Württembergischen Staatsbahningenieure frei zu befördern.

Ich denke jedoch bei diesem Beispiel, wie bei dem der verschiedenen Fonds einer und derselben Verwaltung, es sei besser: Ein jeder zahle für sich; das werde die Freundschaft am besten erhalten.

28. Oktober 1885. Baggesen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5883 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. betreffend das Verzeichniss der Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 5894 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Ueberweisung eines Antrages auf Abänderung einer Festsetzung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten zur Erledigung (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 5981 vom 28. v. Mts. und No. 5997 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung zweier Streitfälle zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 29. resp. 30. v. Mts.).

No. 6032 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung des Antrages einer Vereins-Verwaltung auf Zurechnung einer schmalspurigen Eisenbahnlinie zu den Vereins-Bahnstrecken an die Kommission für das Vereins-Statut zur Prüfung und Begutachtung (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen.

Die „Köln. Ztg." schreibt: Die Einnahmen aus den Staatseisenbahnen und die zu leistenden Ausgaben sind neuerdings so mannigfach erörtert worden, dass es am Orte sein möchte, aus dem am 15. Oktober d. Js. ergangenen, den Voranschlag betreffenden Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten einiges mitzutheilen. So sind in Vorbereitung des Voranschlages für das Jahr 1. April 1886 bis dahin 1887 zum 1. Januar k. J. verschiedene Berichte einzureichen, deren erster die bei Aufstellung des nächsten Etats in Betracht kommenden besondern Verhältnisse zu berücksichtigen hat. Hier ist darzulegen und näher zu begründen, welche Momente allgemeiner Natur auf die Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben von Einfluss sein werden und in welcher Weise denselben bei Aufstellung des nächsten Etats Rechnung zu tragen beabsichtigt wird. Insbesondere ist, wenn im Vergleich zu dem laufenden Etatsjahre eine Veränderung des Umfanges der Bahnstrecken eintritt, näher anzugeben, von welchen allgemeinen Gesichtspunkten bei Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben der neu hinzutretenden Strecken ausgegangen werden soll. Im einzelnen ist über folgende Punkte erschöpfende Auskunft zu geben: Umfang des Bahngebietes, Veränderung der Organisation und deren Einfluss auf die Etatsaufstellung, Grundsätze für die Veranschlagung der Einnahmen, insbesondere der Verkehrseinnahmen. Der Veranschlagung der letztern sind die wirklichen bezw. geschätzten Einnahmen des laufenden Rechnungsjahres zu Grunde zu legen und diejenigen Momente sorgfältig zu berücksichtigen, welche eine Abweichung von dem angegebenen Vorjahre bedingen. Als solche kommen vorzugsweise in Betracht: die Eröffnung neuer Strecken des eigenen Direktionsbezirks, der Einfluss neuer Strecken anderer Bahnen, Aenderungen in der Verkehrsleitung, Aenderungen in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen, wichtige Aenderungen in den Tarifen, desgleichen in den Fahrplänen, sonstige erhebliche Momente. Ferner ist erschöpfende Auskunft zu geben über: Grundsätze für die Veranschlagung der Ausgaben im allgemeinen, besonders Höhe der Materialienpreise und Arbeitslöhne, umfangreichere Fahrplanänderungen, aussergewöhnlich hohe oder niedrige Ausgaben für die Unterhaltung und Ergänzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel sowie für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel, Grundsätze für die Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben für die an eine andere Verwaltung abzugebenden oder von einer andern Verwaltung zu übernehmenden Strecken, vergleichende Darstellung des Gesammtergebnisses nach der in Aussicht genommenen Veranschlagung mit den Ergebnissen der Vorjahre. Ein weiterer Bericht ist über die gegen den Etat des Vorjahres in Aussicht genommenen wichtigen und grundsätzlichen Aenderungen in der Anzahl der Stellen für etatsmässig angestellte Beamte und demnächst über die Veranschlagung der Ausgaben zu erstatten.

Ministerialerlass vom 20. Oktober d. Js., betreffend Gewährung von Geldprämien für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden an den Gleisen und Fahrzeugen.

Den Königlichen Direktionen ist das nachstehende anderweit festgestellte Reglement mit dem Auftrage mitgetheilt, dasselbe vom 1. November d. Js. ab bei der dortigen Verwaltung in Anwendung zu bringen.

Reglement.

1. Werden an den Fahrgleisen und an den in Dienst gestellten bezw. zu stellenden Fahrzeugen (Lokomotiven, Tendern und Wagen) Schäden entdeckt, welche die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährden, so sollen den entdeckenden Eisenbahnbeamten oder Arbeitern, sofern die Anzeige von der Entdeckung so zeitig erfolgt, dass weiterer Schaden verhütet wird, Geldprämien innerhalb der nachstehend angegebenen Grenzen gewährt werden, und zwar für die Entdeckung:

a) des Bruchs oder Anbruchs einer Schiene, einer eisernen Schwelle oder eines Herzstücks in einem Gleise, welches von Lokomotiven befahren wird . . . . 1,50 *M.* bis 6 *M.*
b) des Anbruchs einer Achse . . . . 6 „ „ 15 „
c) des Bruchs oder Anbruchs eines Radreifens 1,50 „ „ 6 „
d) des Bruchs oder Anbruchs eines Flussstahl-Scheibenrades oder eines Hartguss-Rades 3 „ „ 6 „
e) des Bruchs einer Radnabe oder des Losesitzens eines Rades auf der Achse . . . 1,50 „ „ 6 „

2. Ausserdem können den Beamten oder Arbeitern für die Entdeckung:

a) von Achsbrüchen an den Theilen der Kuppelungsapparate, einschliesslich der Zugstange mit Haken, Prämien von . . . 1 *M.* bis 3 *M.*
b) von Fehlern an Kolben, Kolbenstangen, Pleuel- und Kuppelstangen, Krummzapfen, Kurbelzapfen und Kesseln Prämien von . 1,50 „ „ 15 „

gewährt werden, sofern zum Auffinden dieser Fehler mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit erforderlich war.

3. Werkstättenarbeiter können für Auffinden eines Anbruchs von Achsen, Krummzapfen, Kolben, Kolbenstangen, Flügel- und Kuppelstangen, Radreifen, Flussstahl-Scheiben- und Hartguss-Rädern, sowie für Auffinden einer losen oder angebrochenen Radnabe eine Prämie von 1 bis 6 *M.* erhalten, wenn hierzu mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit erforderlich war.

4. Die Höhe der Prämie wird für den einzelnen Fall innerhalb der unter 1 a—e, 2 a—b und 3 angegebenen Grenzen je nach der Schwierigkeit der Entdeckung von dem Betriebsamte bezw. der Hauptwerkstatt bestimmt.

5. Von der Entdeckung eines Schadens muss sofort dem nächsten Vorgesetzten Meldung gemacht werden. Letzterer hat nach gewonnener Ueberzeugung von dem Thatbestande auf dem Dienstwege behufs der Prämienfestsetzung Anzeige zu erstatten.

6. Von der Festsetzung der Prämien ist dem Beamten alsbald Mittheilung zu machen. Die Anweisung derselben erfolgt am Schlusse des Quartals.

Ministerialerlass vom 23. Oktober d. Js., betreffend Gewährung von Fahrpreisermässigungen bei Schulfahrten.

In Abänderung des Erlasses vom 8. Juni 1881 hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass die Beförderung von Schülergesellschaften zu den Sätzen der Militärbillete erst bei einer Theilnahme von mindestens 10 Schülern stattzufinden hat.

Behandlung des Reisegepäcks auf den Eisenbahnen.

Da bei Behandlung des Reisegepäcks seitens der mit der Beförderung desselben betrauten Beamten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung nach den gemachten Wahrnehmungen häufig nicht mit der erforderlichen Umsicht und Sorgfalt verfahren wird und infolge dessen Beschädigungen der Gepäckstücke herbeigeführt und Beschwerden sowie nicht selten auch Schadenersatzansprüche gegen die Verwaltung veranlasst worden sind, so hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 24. Oktober die besondere Aufmerksamkeit der Königlichen Eisenbahndirektionen auf diese Angelegenheit hingelenkt. Da die Beschädigungen des Reisegepäcks ebenso häufig auf eine ungeschickte und unzweckmässige, wie auf eine nachlässige und sorglose Handhabung desselben zurückzuführen sind, wird es darauf ankommen, einerseits die Gepäckträger, soweit dies in den bezüglichen Dienstanweisungen nicht bereits schon geschehen sein sollte, über die Behandlung des Gepäcks zu instruiren und sie

namentlich darauf hinzuweisen, dass die Beförderung einzelner Gepäckstücke stets nur durch Heben, Tragen oder Fahren, niemals aber durch Schleifen oder Werfen zu erfolgen habe, andererseits die Aufsichtsbeamten zu veranlassen, der strengen Durchführung der gegebenen Instruktionen eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Nachlässige oder instruktionswidrige Behandlung des Reisegepäcks wird zu bestrafen, geeigneten Falls auch der Schuldige zum Schadenersatz heranzuziehen sein.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Am 1. April 1886 wird die Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahnen aufgelöst werden. Die Braunschweigischen Bahnen werden der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg unterstellt; in Braunschweig wird ein Königlich Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt eingerichtet. Gelegentlich des Ueberganges dieser Bahnen in rein Preussische Verwaltung wird, wie der „Berliner Actionär" schreibt, die in Braunschweig noch beibehaltene, früher allgemein üblich gewesene Taufe der Lokomotiven mit Namen aus der Geschichte und Geographie des Braunschweigischen Landes, oder auch mit Namen von Männern entfallen, deren langjährigem, erfolgreichem Wirken das heutige Eisenbahnwesen verdankt, was es geworden. Im Preussischen Staatsbahnnetze bezeichnen lediglich Nummern die Maschinen. Trotzdem hat man noch eine wohlverdiente Ausnahme zugelassen. Eine der neu beschafften Lokomotiven heisst „Scheffler." Der Oberbaurath Dr. Hermann Scheffler hat als technisches Mitglied der früheren Braunschweigischen Staatsbahn- und der späteren Privatbahndirektion seit 35 Jahren angehört. Seinem Wirken besonders verdankt das Braunschweigische Unternehmen den wohlbegründeten Ruf und sein Name wird in der Entwickelungsgeschichte des gesammten Eisenbahnwesens für immer einen hervorragenden Platz behaupten. Ebenso geehrt wegen der Vielseitigkeit und Gründlichkeit seines Wissens, wie geliebt von allen seinen Untergebenen wegen der freundlichen Güte seines Charakters, lebt derselbe jetzt ganz seiner schriftstellerischen Thätigkeit, der er schon während der Zeit seiner aufreibenden Dienstgeschäfte ebenso eifrig wie erfolgreich oblag. Am 1. April d. J., bei dem Uebergange der Eisenbahnverwaltung an den Staat, schied er aus dem Eisenbahndienste, in dem sein Name nun auch durch die denselben führende Maschine fortleben wird.

Retourbillete der Preussischen Staatsbahnen.

Die Königlichen Direktionen beginnen mit der Veröffentlichung, dass am 1. Januar 1886 neue Retourbillet-Tarife in Kraft treten, welche die Gültigkeitsdauer und die Preise total umgestalten, indem sie theils Ermässigungen, theils Erhöhungen bringen. In einzelnen Verkehren treten die neuen Bestimmungen noch früher in Kraft, so z. B. am 1. Dezember 1885 zwischen Berlin einerseits und Halle und Leipzig andererseits. Die neuen Retourbillete berechtigen zur Benutzung sämmtlicher der Personenbeförderung dienenden fahrplanmässigen Züge, soweit dieselben Wagen derjenigen Klasse führen, auf welche die Billete lauten. Nur in gewissen Lokalverkehren, z. B. zwischen Berlin einerseits und Spandau sowie Potsdam andererseits, bleiben die Beschränkungen in der Benutzung der schnellfahrenden Züge auch ferner bestehen.

Kündigung der $4^1/_2$ proz. Obligationen verstaatlichter Bahnen.

Bei Ankündigung der $4^1/_2$ proz. Obligationen auf 4 pCt. ist vorbehalten worden, die alten Stücke auf 4 pCt. abzustempeln und neue Zinsscheine auszugeben. Es ist eine bezügliche Kundmachung seither nur für Köln-Crefelder Obligationen von 1855 und Rheinische Obligationen III. Emission von 1865 erlassen. Dem „Berliner Actionär" wird aber als bestimmt mitgetheilt, dass auch für die anderen in Frage kommenden Papiere die bezüglichen Aufforderungen in nächster Zeit werden erlassen werden, namentlich etwa gegen Ende dieses und Anfang des nächsten Jahres.

Konversion der 5 proz. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Prioritäten.

Auf Grund des Gesetzes vom 8. Mai d. J., wonach die nach den Anleihebedingungen kündbaren 5 proz. und $4^1/_2$ proz. Obligationen verstaatlichter Bahnen in 4 proz. Titres umgewandelt werden können, falls die Besitzer nicht innerhalb einer festzusetzenden Frist die Baarzahlung zu Pari acceptiren, bietet der Finanzminister — nach der „Frankf. Ztg." — auch den Besitzern der für den 1. Juli 1886 kündbaren 5 proz. Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn die Zinsherabsetzung auf 4 pCt. an, vom 1. Oktober 1886 anfangend. Diese Offerte gilt für angenommen, falls nicht die Obligationäre bis zum 14. November d. J. die baare Rückzahlung des verbrieften Kapitalbetrags schriftlich verlangen, was eventuell unter Einreichung der Obligationen in Berlin, Breslau, Magdeburg, Stettin, Hannover und einer Reihe Schlesischer Städte geschehen kann. Durch die Herabsetzung des Zinsfusses erleiden die sonstigen Bedingungen der Anleihe keine Veränderung.

Reichseisenbahnen in Essass-Lothringen.

Im ausserordentlichen Etat des Reichs sind sechs Posten mit zusammen 3 294 460 *M.* vorgesehen. Es handelt sich neben einer zweiten Rate zur Vermehrung der Betriebsmittel ausschliesslich um zweite und letzte Raten für bereits genehmigte Bauausführungen, unter denen der Ausbau eines zweiten Gleises zwischen den Stationen Saaralben - Berthelmingen die bedeutendste ist.

Bezirks-Eisenbahnrath des Direktionsbezirks Altona.

Der Bezirks-Eisenbahnrath der Eisenbahndirektion Altona stimmte in einer am 24. Oktober abgehaltenen Plenarsitzung nach den Referaten des Handelskammersekretärs Jürgens-Hamburg und des Geheimraths Dietrich-Berlin mit allen gegen drei Stimmen für die Beibehaltung des gegenwärtigen Stückgut-Frachtsatzes zwischen Berlin und Hamburg im Betrage von 2,49 *M.*

Ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft.

Auf den 14. November d. J. ist eine ausserordentliche Generalversammlung nach Berlin einberufen, an welche sich ausserdem besondere Generalversammlungen der Aktionäre Lit. A und B schliessen. Auf der Tagesordnung dieser Generalversammlungen steht, ausser Statutenänderung, nur Neuwahl von Aufsichtsrathsmitgliedern, die Neuregelung des Verhältnisses der Aktien Lit. A, B und C, insbesondere Umwandlung der Hälfte der Aktien Lit. A in Aktien Lit. B, Herabsetzung der Verzugsdividende der verbleibenden Aktien Lit. A auf jährlich 4 pCt. unter Gewährung eines absoluten Vorzugsrechts vor den Aktien Lit. B, Verzicht seitens der Inhaber der Aktien Lit. A und B auf Dividendenansprüche aus der Vergangenheit, sowie nachträgliche Ausgleichung der bisherigen Dividendenansprüche der Aktien Lit. A und B.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Die von dem Aufsichtsrath nachgesuchte Genehmigung zur Konvertirung der $4^1/_2$ pCt. Prioritätsobligationen in 4 pCt. ist von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten abgelehnt.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

In der vor kurzem stattgefundenen Sitzung des Aufsichtsraths der Weimar-Geraer Eisenbahn wurde in Veranlassung des sich in befriedigender Weise entwickelnden Güterverkehrs der Bahn die Anschaffung von weiteren 3 Tenderlokomotiven beschlossen. Diese Neuanschaffungen werden indessen nicht aus dem Betriebe gedeckt werden.

Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Aktionäre der Bröltaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft werden zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 17. November einberufen. Auf der Tagesordnung steht u. a. der Antrag auf Ausgabe von auf Namen lautenden Obligationen an Stelle von schwebenden Verbindlichkeiten.

Murgthal-Eisenbahngesellschaft.

Auf den 7. November ist eine Generalversammlung einberufen worden, welcher die Rechenschaftsberichte für 1883 und 1884 vorgelegt werden sollen und die gleichzeitig über die Vertheilung der seinerzeit nicht zur Auszahlung gelangten Dividende für das erste Halbjahr 1879 nebst Zinseszins derselben Beschluss zu fassen hat.

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Die Eisenbahn Neustrelitz-Warnemünde ist nach dem „Hamb. Corr." jetzt fertiggestellt und kann bereits probeweise befahren werden.

Eisenbahnprojekt Marienburg-Wormditt.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg hat von den betheiligten Kommunen Auskunft über die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse der Landstrecken verlangt, welche eventuell durch eine projektirte Eisenbahn Marienburg-Maldeuten-Mohrungen-Wormditt durchschnitten würde.

Voldagsen-Duingen: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Voldagsen nach Duingen beauftragt worden.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

In der am 26. d. M. in Finsterwalde stattgefundenen ersten konstituirenden Versammlung der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn waren 59 Aktienzeichner mit 763 Stimmen vertreten. Es wurde beschlossen, beim Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig zu werden, das Aktienkapital von 984 000 *M.* auf eine Million Mark zu erhöhen und den Mehrbetrag von 16 000 *M.* dem Reservefonds zu überweisen, da es zweifellos sei, dass in den ersten Betriebsjahren ein grösserer Wagenpark nothwendig sein wird, als an Betriebsmaterial seitens des Königlichen Eisenbahnkommissariats vorgesehen sei, und dieser Umstand schon jetzt ins Auge gefasst werden müsste. Nachdem der vom Komitee mit der Eisenbahnbau-Unternehmung Davy Donath & Co. abgeschlossene Bau- und Betriebsvertrag genehmigt, werden in den Aufsichtsrath die Herren: Landessyndikus Gerhardt-Berlin, Ge-

heime Kommerzienrath Heye-Hamburg, Rittergutsbesitzer Simon-Börnicke bei Bernau, Gutsbesitzer Fielitz-Klettwitz, Maurermeister Neumann Senftenberg, Fabrikbesitzer Bieger und Schäfer-Finsterwalde einstimmig gewählt. In einer hierauf stattgehabten Aufsichtsrathssitzung wurden zu Direktoren die Herren Bürgermeister Michow in Finsterwalde und Regierungsbaumeister Winckelmann in Berlin ernannt und beschlossen, die erste Einzahlung von 25 pCt. innerhalb acht Tagen auszuschreiben.

Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft.

Die Aktionäre der Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft werden aufgefordert, bis zum 24. November cr. die 3. Rate mit 20 pCt. des gezeichneten Aktienkapitals gleich 200 ℳ, abzüglich 2 ℳ als 4 pCt. Zinsen der bisherigen Einzahlung von 450 ℳ, also mit 198 ℳ pro Aktie zu leisten.

Anschluss der Hessischen Sekundärbahnen an die Alsenzbahn.

Aus Rheinhessen wird geschrieben: Um einen Anschluss der bekanntlich projektirten und nunmehr bereits abgesteckten Linie Sprendlingen-Wöllstein an die Alsenzbahn zu gewinnen, haben mehrere Interessenten jener Gegend der Regierung ein Projekt vorgelegt, welches deren Fortführung über Neu-Bamberg, Hof-Iben nach Fürfeld befürwortet. Die Interessenten erhielten von der Regierung die Zusage, dass dieselbe das Projekt demnächst an Ort und Stelle prüfen lassen wolle.

Project: Hamburg-Neustadt in Holstein.

Wie aus Holstein geschrieben wird, hat das Komitee der projektirten Hamburg-Neustädter Eisenbahn den Bau und Betrieb, letzteren auf 25 Jahre, der Firma Soenderop & Co. in Berlin übertragen. Die ganze Bahnstrecke von Hamburg nach Neustadt gliedert sich in zwei Abtheilungsstrecken, und zwar besteht sie: 1. aus einer zweigleisigen normalspurigen Vollbahn vom Bahnhof Sternschanze über Eppendorf, Winterhude nach Ohlsdorf, nebst Verbindung über Barmbeck nach Lübecker Bahnhof, und einem neu anzulegenden Bahnhof für Personen am Steinthor, und 2. aus einer eingleisigen normalspurigen Sekundärbahn von Ohlsdorf über Wohldorf, Segeberg, Ahrensböck nach Neustadt in Holstein mit Anschlüssen an die Oldesloer-Neumünster Bahn in Segeberg, an die Eutin-Lübecker Bahn in Ahrensböck resp. Gleschendorf, und an die Staatsbahn in Neustadt. Das ganze Anlagekapital ist auf 15 482 000 ℳ veranschlagt.

Eisenbahn-Betriebsergebnisse im September.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat September d. J. ergibt für die 59 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 801,79 km, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im September d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 19 Bahnen mit zusammen 3 244,67 km höher und bei 40 Bahnen mit zusammen 28 557,12 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 18 Bahnen mit zusammen 1 050,38 km höher und bei 41 Bahnen mit zusammen 30 751,41 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 24 Bahnen mit zusammen 27 279,63 km höher und bei 35 Bahnen mit zusammen 4 522,16 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 21 Bahnen mit zusammen 3 892,87 km höher und bei 38 Bahnen mit zusammen 27 908,92 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende September d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 33 Bahnen mit zusammen 5 703,91 km höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 26 097,88 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 30 Bahnen mit zusammen 3 391,62 km höher und bei 29 Bahnen mit zusammen 28 410,17 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 41 Bahnen mit zusammen 29 725,11 Kilometer höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 2 076,68 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 36 Bahnen mit zusammen 4 864,08 Kilometer höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 26 937,71 Kilometer (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende September d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 81 449 900 ℳ (31 965 000 ℳ Stammaktien, 20 544 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 28 940 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 298,12 km, so dass auf je 1 km 273 212 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende September d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 573 065 829 ℳ (297 339 550 ℳ Stammaktien, 84 146 150 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 191 580 129 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 616,24 km, so dass auf je 1 km 158 470 ℳ entfallen.

Eisenbahnunfälle im August d. J.

Nach der im Reichseisenbahn-Amt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 12 Entgleisungen und 9 Zusammenstösse in Stationen und 107 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 125 Personen verunglückt, sowie 25 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 48 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 24 766 780 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet, 1 verletzt (hiervon entfallen je 1 Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg und auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Verletzung auf die Württembergischen Staatseisenbahnen); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 16 getödtet und 66 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 7 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 getödtet, 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 8 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 9 Personen getödtet und 3 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 28 527,85 km Betriebslänge und 748 666 832 geförderten Achskilometern) 109 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau (12), Elberfeld (10) und auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen (10), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Badischen Staatsbahnen und auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Elberfeld und Erfurt die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 477,85 km Betriebslänge und 20 510 530 geförderten Achskilometern) 3 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 545,94 km Betriebslänge und 9 812 610 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar auf die Crefelder Eisenbahn.

Neues Strassenbahn-Unternehmen in Köln.

Die Stadt Köln beabsichtigt, die Konzession für Herstellung und Betrieb eines Strassenbahnnetzes zu vergeben, durch welches der Verkehr auf der die ganze Altstadt in einem Halbkreise umziehenden neuen Ringstrasse vermittelt und dieselbe in angemessene Verbindung mit der Altstadt gebracht wird. Auch kann der zwischen der Festungsenceinte und der neuen Ringstrasse belegene Theil der Neustadt, dessen Anbau bereits begonnen ist, in die Konzession einbezogen werden. Die Eröffnung des Betriebes soll möglichst bald erfolgen, jedenfalls bis zum nächsten Frühjahr, bis zu welchem Zeitpunkt das letzte (nördliche) Drittel der neuen Ringstrasse voraussichtlich zum Anbau fertiggestellt sein werde. In der vom Oberbürgermeister der Stadt Köln erlassenen Aufforderung zur Bewerbung um die Konzession wird in Bezug auf das Verhältniss der Stadt Köln zu der bereits bestehenden Strassenbahn-Gesellschaft bemerkt, dass die Stadt sich vertragsmässig das Recht vorbehalten habe: 1. andere Pferdebahnlinien (für deren Betrieb auch mechanische Motoren im Prinzip als zulässig erkannt sind) zu genehmigen, auch solche, welche von den konzessionirten Linien ausgehen oder in dieselben einmünden; 2. diesen neuen Unternehmungen die Mitbenutzung der vorhandenen Linien bis auf 300 m und die Kreuzung der vorhandenen Linien zu gestatten.

Aus Sachsen.

Eröffnung der Mülsengrundbahn. Arbeiterbillete. Omnibuszüge Zwickau - Meerane - Gössnitz. Eröffnung der Personenhaltestelle Schönbörnchen.

Nachdem am 28. Oktober d. J. die technische Prüfung der Mülsengrundbahn Mosel-Ortmannsdorf stattgefunden, soll deren Eröffnung bestimmt am 1. November d. J. erfolgen. Diese in No. 34 dieses Blattes vom 2. Mai d. J. S. 446 bereits ausführlicher besprochene schmalspurige Sekundärbahnlinie besitzt auf einer Länge von nur 13,9 km ausser den beiden Endstationen Mosel und Ortmannsdorf noch sieben weitere Verkehrsstellen, das sind die Haltestellen Mülsen St. Niclas, Mülsen St. Jakob, Mülsen St. Micheln, Stangendorf, Thurm, Niedermülsen und Wulm, welche bis auf die beiden letzten nur für den Personenverkehr eingerichteten Haltestellen Niedermülsen und Wulm sämmtlich dem Personen- und Güterverkehr dienen werden. Die Linie wird, wie die meisten andern Sekundärbahnen Sachsens, einem Bahnverwalter unterstellt. Der Fahrplan weist 5 gemischte Züge in jeder Richtung auf, welche sämmtlich nur die II. und III. Wagenklasse führen.

Der Arbeiterbevölkerung des Mülsengrundes wird eine Fahrtvergünstigung in der Weise gewährt, dass auf sämmtlichen Verkehrsstellen der neuen Bahn (ausschliesslich Mosel) billige Arbeiterbillete zur Hin- und Rückfahrt nach den Fabrikstädten Meerane und Zwickau ausgegeben werden. Diese Arbeiterbillete berechtigen auf der Linie Mosel-Ortmannsdorf zu den besonders als „Arbeiterwagen" bezeichneten Wagen III. Klasse, wie sie in je 2 Zügen jeder Richtung laufen werden, auf der Normalbahnstrecke Mosel-Zwickau und Mosel-Meerane aber zu den auf diesen Streckenverkehrenden Omnibuszügen. Der Preis der Arbeiterbillete stellt sich für die Entfernung Ortmannsdorf-Meerane (und zurück) auf 0,70 *M.* und für die Entfernung Ortmannsdorf-Zwickau (und zurück) auf 0,60 *M.*, während das gewöhnliche Retourbillet III. Klasse Ortmannsdorf-Meerane 1,40 *M.* und Ortmannsdorf-Zwickau 1,20 *M.* kostet.

Die vorgedachten Omnibuszüge sollen ebenfalls am 1. November d. J. ins Leben treten. Vorläufig sollen im ganzen 4 solcher Züge in jeder Richtung verkehren und zwar 2 zwischen Zwickau und Meerane und 2 zwischen Zwickau und der über Meerane hinaus gelegenen Station Gössnitz. Für diese Züge hat die Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz 2 leichte Tendermaschinen geliefert, die Personenwagen aber — 1 leichter Wagen II/III. Klasse mit einem Gepäckraum an jeder Stirnseite und 1 leichter Wagen IV. Klasse — werden in den Staatsbahnwerkstätten in Chemnitz hergestellt. Die Omnibuszüge stellen die schon längst gewünschte direkte Verbindung zwischen Zwickau und Meerane beziehentlich Gössnitz her, da sie nicht, wie die andern Personenzüge, über Glauchau verkehren, sondern unter Benutzung des bei Schönbörnchen neu ausgeführten Verbindungsgleises direkt von der Zwickau-Glauchauer auf die Glauchau-Gössnitzer Linie übergeführt werden. Demgemäss sind auch die Preise für die Omnibuszüge billiger berechnet, als die der bisherigen Personenzugsbillete zwischen Zwickau einerseits und Meerane und Gössnitz andererseits.

Im Zusammenhang hiermit wird, ebenfalls vom 1. November d. J. ab, an der Abzweigungsstelle der Linie Glauchau-Gössnitz von der Linie Glauchau die Personenhaltestelle Schönbörnchen eröffnet werden. An derselben sollen aber nicht die Personenzüge der gedachten Linien, vielmehr ausschliesslich die vorbezeichneten Omnibuszüge Zwickau-Meerane-Gössnitz anhalten.

Abstempelung von Retourbilleten.

Neuerdings hat auch die Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen angeordnet, dass Retourbillete, welche vor Antritt der Rückreise auf der Abfahrtsstation abzustempeln sind, dann, wenn der Inhaber versäumt hat, diese Abstempelung vornehmen zu lassen, nicht, wie es nach strenger Auslegung zulässig wäre, als ungültig zu betrachten sind, dass sie vielmehr, falls keine Zeit zu sofortiger Nachholung der Abstempelung vorhanden ist, von dem diensthabenden Stationsbeamten der Abgangsstation auf der Rückseite anstatt des Stempels mit einem kurzen Vermerk zu versehen sind. Ist auch zu Anbringung eines solchen Vermerkes keine Füglichkeit geboten, so ist die Abstempelung auf der nächsten Zwischenstation nachzuholen.

Prolongationen von Abonnementskarten auf Zeit.

Um mehrfach laut gewordenen Wünschen entgegenzukommen, hat die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen neuerdings angeordnet, dass Prolongationen von Abonnementskarten auf Zeit — deren Preis sich bekanntlich verhältnissmässig billiger stellt, auf je längere Dauer abonnirt wird — rücksichtlich der Preisberechnung nicht als selbständige Abonnements zu behandeln sind, sondern dass für die Zeit, auf welche prolongirt wird, der gleiche Prozentsatz erhoben werden soll, welcher für die ursprüngliche Abonnementszeit zu berechnen war. Hat also z. B. ein Abonnent für 6 Monate abonnirt und dafür eine 68 pCt. Ermässigung gewährt erhalten — der Berechnung werden die Personenzugspreise für je eine tägliche Fahrt in jeder Richtung zwischen den betreffenden Stationen zu Grunde gelegt — so soll ihm, wenn er das Abonnement auf einen Monat verlängert, für diesen Monat ebenfalls die Ermässigung von 68 pCt. zu Gute kommen, während für ein Abonnement auf einen Monat allein die Ermässigung nur 55 pCt. beträgt. Sollte aber die Prolongationszeit länger sein, als die ursprüngliche Abonnementszeit, so hat die Preisberechnung nach Massgabe der ersteren einen billigeren Satz ergebenden Zeit zu erfolgen.

Der Vollständigkeit halber bemerken wir, dass solche Abonnementskarten auf Zeit ausschliesslich nur von dem Abonnenten selbst benutzt werden dürfen und dass zur Feststellung der Identität des Fahrtberechtigten den Karten eine Photographie desselben eingeklebt wird.

Pferdebahn in Döbeln.

In Döbeln geht man damit um, den in ziemlicher Entfernung gelegenen Bahnhof mit dem Mittelpunkte der Stadt durch eine zunächst nur für den Personenverkehr bestimmte Pferdebahn zu verbinden. Dem Vernehmen nach hat ein bezüglicher, zwischen dem Döbelner Stadtrath und den Unternehmern Merzenich & Comp. in Leipzig und dem Civilingenieur Gerding in Berlin abgeschlossener Vertrag bereits die Genehmigung des Stadtverordnetenkollegiums gefunden.

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Kaiserliche Generaldirektion hat den Bericht über die Verwaltung der Reichsbahnen wie der Luxemburger Wilhelmsbahn für das Betriebsjahr 1884/85 veröffentlicht, welchem wir folgende Angaben entnehmen.

Die Gesammtlänge der am Schluss des Rechnungsjahres im Betriebe befindlichen Strecken umfasste 1 126,02 km Hauptbahnen und 174,38 km Linien in Sekundärbetrieb, zusammen 1 300,4 km; von den Hauptlinien waren rund 553 km zweigleisig. Die früher sekundär betriebene Strecke St. Ludwig-Mitte Rheinbrücke bei Hüningen ist im Mai cr. dem Vollbetrieb übergeben worden. Verpachtet (und zwar an die Königliche Eisenbahndirektion Köln linksrheinische) ist nur die 1,03 km lange Strecke Saargemünd-Preussische Grenze, dagegen angepachtet: 3,56 km zweigleisiger Strecke von St. Ludwig Reichsgrenze bis Bahnhof Basel, der Schweizerischen Centralbahn zugehörig, sowie ferner 10,93 km an anderen, im Grossherzogthum Luxemburg gelegenen und der Luxemburger Wilhelmsbahngesellschaft zugehörigen Strecken. Diese sind Bettemburg-Düdelingen Werk 5,64 km; Verbindungskurve bei Nörzingen 1,27 km; Oettingen-Langenacker 1,62 km und Tetingen-Langengrund und -Kirchberg mit 2,40 km. Ausser den drei letztgenannten Strecken und der Lauterburger Hafenbahn (1,70 km) dienen noch weitere zwei Strecken ausschliesslich dem Güterverkehr und zwar Strassburg (Grüne Warte)-Königshofen 1,53 km und Düdelingen Dorf bis zur Station Düdelingen Werk mit 1,66 km. Die Gesammtlänge der für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug Ende März 1885 = 1,314,25 km, also 18,57 km mehr als im Vorjahre, und die durchschnittliche Jahresbetriebslänge für Personenverkehr 1,297,43 Kilometer (1,285,86 km im Vorjahre) und für Güterverkehr 1 304,63 km (1288,15 km). Es wurden neu eröffnet: 7. Mai 1884 Anschlussbahn Oettingen-Rümelingen bis Langenacker; 1. September Sentheim-Masmünster (5,37 km); 29. September Anschlussbahn Tetingen-Langengrund nebst Abzweigung nach Kirchberg und am gleichen Tage Kurve bei Nörzingen; 1. November Lauterburg-Rheinhafen dort und 15. Dezember Gebweiler-Lauterbach im Elsass mit 6,21 km. — Von der Eigenthumslänge 1 300,40 km) liegen 1 283,42 km auf Elsass-Lothringischem und 16,98 km auf Preussischem Gebiet. In den Reichslanden sind ferner an normalspurigen Bahnen im Betriebe: Strecke Esch (Grenze)-Deutsch Oth-Redingen (5,29 km), für Rechnung der Luxemburger Wilhelmsbahngesellschaft betrieben — weitere 1,51 km liegen im Grossherzogthum Luxemburg — und die den Pfälzischen Bahnen gehörige und von ihnen betriebene Strecke Saargemünd-Bayerische Grenze bei Bliesbrücken mit 11,74 km.

Ferner betrieb die Verwaltung der Reichsbahnen die der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahngesellschaft gehörigen Linien gemäss Vertrages vom 11. Juni 1872 seit dem 16. September des genannten Jahres und zwar 174,04 km Hauptbahnen, wovon 16,68 km zweigleisig; die ebenerwähnte Strecke Esch-Deutsch Oth-Redingen wird gegen Erstattung der Selbstkosten betrieben, während die neuen Strecken der Gesellschaft (Bettemburg-Düdelingen, Oettingen-Langenacker, Tetingen-Langengrund u. s. w. und Kurve Nörzingen) für Rechnung des Deutschen Reiches betrieben werden und der Betriebslänge der Reichsbahnen zugerechnet sind. Die Verwaltung der letzteren betrieb somit Ende März 1885 an Strecken der Wilhelm Luxemburg-Bahnen 191,77 km, an eigener Länge 1 300,40 km, zusammen 1 492,17 km, davon für Rechnung des Deutschen Reiches 1 488,29 km. Den Berechnungen ist die mittlere Jahresbetriebslänge von rund 1471 km für Personen- und

rund 1479 km für Güterverkehr (gegen das Vorjahr 17 km mehr) zu Grunde gelegt worden.

Die Anschlussbahnen und privaten Nebengleise für nicht öffentlichen Verkehr hatten eine Länge von 102,32 km bei den Reichsbahnen und 65,14 km bei den Luxemburgischen Wilhelmsbahnen erreicht; darunter befanden sich 8,18 bezw. 51,48 km an schmalspurigen Anschlüssen und 33,76 bezw. 45,11 km mit Pferde- oder sonstigem (nicht Lokomotiv-) Betrieb.

Die Bahnhöfe und Haltestellen beliefen sich einschliesslich der angepachteten Strecken auf 221 bezw. 55, bei den älteren Strecken der Luxemburgischen Wilhelmsbahn auf 27 bezw. 7; gegen das Vorjahr ist insgesammt eine Vermehrung um 7 Bahnhöfe und 1 Haltestelle eingetreten.

Das bis zum 31. März 1885 aufgewendete Anlagekapital setzt sich zusammen aus den Beträgen, welche als Kaufpreis für den Erwerb der Reichsbahnen, sowie an die Französische Ostbahn für das Aufgeben anderweiter Eigenthumsansprüche im Vergleichswege gezahlt worden sind, und aus denjenigen Beträgen, welche zur Verbesserung und Erweiterung der erworbenen Bahnanlagen, zur Beschaffung von Betriebsmitteln und für den Bau neuer (eröffneter) Bahnanlagen bis zum Schluss des Berichtsjahres vom Deutschen Reich verausgabt wurden; nach Abrechnung der Preussischerseits erstatteten Baukosten des gemeinsamen Bahnhofes Saargemünd mit 733 450 *M.* stellt sich das vom Reiche verwendete Anlagekapital auf 466 471 887,29 *M.*

Nach den von der früheren Eigenthümerin, der Französischen Ostbahn, alljährlich veröffentlichten Jahresberichten ist festgestellt worden, dass bei dem Friedensvertrage vom 10/20. Mai 1871 erworbenen Bahnstrecken um 91 433 428,19 *M.* theurer bezahlt worden sind, als deren Herstellungskosten betragen haben; zu Zwecken der vergleichenden Statistik musste dieser nur mit 375 038 459,10 *M.* nachgewiesene ermässigte Anlagekapitalbetrag eingestellt werden. Zu letzterem treten indessen die von Privaten, Gemeinden u. s. w. gezahlten Zuschüsse und Erstattungen, so dass die gesammten bisher wirklich verrechneten Herstellungskosten für die dem Deutschen Reich als Eigenthum zugehörenden Bahnen sich auf 388 317 081,30 *M.* beziffern würden.

Für die Grenzstrecke bei Basel berechnet sich das Anlagekapital aus der Kapitalisirung der gezahlten Pacht ad 84 000 *M.* zu 5 pCt. Verzinsung auf 1 680 000 *M.*, für die älteren Strecken der Wilhelm Luxemburgischen Eisenbahngesellschaft auf 54 430 983,19 Mark, für die derselben Gesellschaft zugehörigen Düdelinger und Rümelinger Zweigbahnen, soweit bekannt, auf 1 432 937,25 *M.* und für die verpachtete Strecke Bahnhof Saargemünd-Preussische Grenze ist es vertragsmässig auf 261 280 *M.* festgestellt worden.

Bezüglich der hauptsächlich dem Erzverkehr dienenden Rümelinger Zweigbahnen (Oettingen - Langenacker, Tetingen-Langengrund und -Kirchberg, Kurve bei Nörzingen) ist eine jährliche Pachtzahlung von $4^1/_2$ pCt. des Anlagekapitals vereinbart und der Betrieb für Rechnung des Deutschen Reiches von der Generaldirektion der Reichsbahnen übernommen worden.

In der Betriebsorganisation letzterer Behörde war nur die Aenderung zu verzeichnen, dass das Centralbüreau für Neubau (bisher mit der Baukalkulatur gemeinsam als besondere Büreauabtheilung) im August 1884 aufgelöst wurde.

Verkehrsverhältnisse. Durch den Ausbruch der Cholera im südlichen Frankreich hatte der gegenseitige Verkehr mit den anschliessenden Französischen Bahnen im Sommer und Herbst des Berichtsjahres zu leiden, ferner durch die von Italienischen Behörden verfügte Grenzsperre und den späteren Ausbruch der Epidemie in Italien selbst.

Sodann war eine theilweise Verkehrseinbusse infolge der Eröffnung der Arlbergbahn zu verzeichnen, indem die aus Oesterreich-Ungarn stammenden Vieh- und Getreidetransporte, welche früher via Stuttgart-Strassburg-Avricourt bezw. Amanweiler nach Paris liefen, über den neuen Verkehrsweg geleitet wurden.

Ungeachtet dieser nachtheiligen Einflüsse hat sich das Gesammtergebniss für 1884/85, selbst unter Berücksichtigung des Längenzuwachses durch Neueröffnungen, als günstig dargestellt. Gegen das Vorjahr sind die Gesammteinnahmen noch um 0,6 pCt. mehr gestiegen, als der kilometrische Längenzuwachs beträgt, die Ausgaben sind trotz der um 1,2 pCt. grösseren Betriebslänge noch um 1,6 pCt. zurückgegangen; der Einnahmeüberschuss ist um 8 pCt. gestiegen. Bei dem Personenverkehr blieb die Einnahme, die Vergrösserung der Betriebslänge berücksichtigt, um 0,4 pCt. gegen das Vorjahr zurück; dies ist auf die Choleragefahr zurückzuführen, indessen hätte sich der Ausfall bedeutender gezeigt, wenn nicht infolge der guten Ernte, namentlich an Wein innerhalb des Bahngebietes, sich gleichzeitig der Binnenverkehr gehoben hätte. Die Einnahme aus dem Gepäckverkehr ist gegen das Vorjahr (nach Abzug des Längenzuwachses) noch um 0,1 pCt., die aus dem Güterverkehr noch um 1,3 pCt. gestiegen, während die Einnahme aus dem Viehverkehr um mehr als ein Zehntel zurückgeblieben ist.

Die prozentualischen Verhältnisse der Bahnlänge und der Betriebsergebnisse stellen sich gegen das Vorjahr folgendermassen:

	pCt.
Mittlere Jahres-Betriebslänge	+ 1,2
Lokomotiv - Zugkilometer (ausschliesslich der Arbeitszüge)	+ 6,8
Wagen - Achskilometer (ohne Postwagen und Arbeitszüge)	+ 2,6
Gesammteinnahme	+ 1,8
Gesammtausgabe	— 1,6
Einnahmeüberschuss	+ 8,0
Personenverkehr:	
Wagen-Achskilometer	+ 6,6
Zahl der beförderten Personen	+ 2,1
Einnahme	+ 0,8
Gepäckverkehr:	
Wagen-Achskilometer	+ 6,2
Zahl der beförderten Tonnen	+ 0,1
Einnahme	+ 1,3
Güterverkehr:	
Wagen-Achskilometer ohne Arbeitszüge	+ 1,5
„ beladen	+ 1,8
„ leerer Wagen	+ 1,0
Zahl der beförderten Tonnen	+ 2,9
Einnahme	+ 2,6
Viehverkehr:	
nach der Einnahme	— 11,0

Spezielle Betriebsergebnisse im Vergleich der Durchschnittszahlen zum Vorjahre stellen folgende Tabelle dar:

	1884/85	1883/84
	km	km
Bahnlänge am Schluss des Betriebsjahres	1 488,29	1 469,72
Betriebslänge nach dem Jahresdurchschnitt	1 478,67	1 462,38
	M.	*M.*
Anlagekapital am Schluss des Betriebsjahres (voller Betrag)	466 471 887,29	462 519 492,98
(ohne Zuschüsse u. s. w.) reducirter Betrag	375 038 459,10	371 086 064,79
Beförderte Personen I. Klasse*)	261 169	260 610
„ „ II. „ *)	2 046 754	1 977 157
„ „ III. „ *)	9 381 753	9 238 872
Militär	310 550	281 453
Zusammen	12 000 226	11 758 092
	t	t
Befördertes Reisegepäck (einschliesslich des ohne Billet aufgegebenen)	25 856	25 839
	Stück	Stück
Hunde	33 161	32 086
	t	t
Befördertes Eilgut	45 343	45 616
„ Stückgut	368 915	365 826
„ Frachtgut in Wagenladungen	8 902 857	8 574 172
Baugut	14 209	40 671
Betriebsdienstgut	585 603	614 524
Militärgut	3 076	2 675
Gesammt-Frachtgewicht	9 920 003	9 643 484

Ferner wurden befördert Militärfahrzeuge 156 (104) Stück und Militärpferde 2 986 (1 710) Stück; Baugut in Arbeitszügen 16 585 (29 130) Lokomotivkm; Fahrzeuge aller Art 1 046 (1 152) Stück; Leichen 257 (294) Stück; Pferde 12 811 (12 165) Stück, sonstiges Vieh 1 077 584 (1 427 151) Stück (und Vieh im ganzen auf 36 307 [43 136] Achsen).

Vereinnahmt wurden: aus Personenbeförderung einschliesslich Nebenerträge 9 975 497,24 (9 895 772,53) *M.*; an Gepäckfracht 622 683,09 (614 980,28) *M.*; für Hunde 12 622,01 (11 540,42) *M.*; für Eilgut 971 874,72 (948 466,52) *M.*; für Frachtgut 30 411 363,54 (29 631 704,67) *M.*; für Postgut 50 267,05 (35 014,65) *M.*; Militärgut auf Requisitionsschein 30 814,37 (27 817,19) *M.*; frachtpflichtiges Betriebsdienst- und Baugut 56 851,41 (107 043,91) *M.*; Fahrzeuge aller Art 41 745,11 (73 793,26) *M.*; Leichen 10 044,67 (11 627,85) *M.*; Pferde und Vieh 540 761,56 (641 188,07) *M.*; Nebenerträge aus dem Güterverkehr (Versicherung, Provision und Lagergeld 793 306,51 (778 000,61) *M.*; sonstige Einnahmen 3 211 854,49 (2 122 561,98) *M.*, insgesammt Einnahme 46 729 658,77 (45 899 511,91) *M.*, d. i. pro Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge 31 602,51 (31 386,86) *M.* Die Gesammtausgabe betrug 28 908 350,29 (29 392 224,87) *M.*, d. i. pro Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge 19 550,24 (20 098,90) *M.* Nach Prozenten der Ausgabe treffen auf: allgemeine Verwaltung 7,43 (7,07); Bahnverwaltung 28,63 (30,56); Transportverwaltung 56,48 (55,20); Pachte und Zinsen 7,46 (7,17). Die Ausgaben beanspruchten 61,86 (64,04) pCt. der Bruttoein-

*) NB. Retourbillete doppelt gezählt.

nahme. Der Einnahmeüberschuss betrug 17 821 335,48 (16 507 287,04) ℳ, d. i. pro Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge 12 052,27 (11 231,59) ℳ.

Bezüglich einiger Einzelheiten der Betriebsergebnisse wäre noch zu erwähnen:

A. Personenverkehr. Die beförderten Personen legten zurück 294 575 217 Personenkm (gegen 289 752 190 im Vorjahre). Jede Person legte durchschnittlich zurück 24,55 (24,64) km und entrichtete an Fahrgeld 83,11 (84,14) ₰; jede ein Kilometer weit transportirte Person brachte im Durchschnitt 3,39 (3,41) ₰ ein. Durchschnittlich wurden pro Tag befördert: 1884/85 je 32 877 Personen auf 807 055 km, im Vorjahre je 32 126 Personen auf 791 673 km, also im Berichtsjahre mehr täglich 751 Personen auf 15 382 km. Die vorhandenen Sitzplätze wurden mit 22,01 pCt. ausgenutzt gegen 22,85 pCt. des Vorjahres; pro Tag sind an Personen-Fahrgeldern eingenommen 27 323 ℳ gegen 27 031 ℳ des Vorjahres. Der Gesammtverkehr vertheilt sich nach Prozenten auf Binnenverkehr: Personenzahl 84,22 (83,99) pCt., Einnahme 69,52 (69,49) pCt., direkte Verkehre: Personenzahl 15,78 (16,01) pCt., Einnahme 30,48 (30,51) pCt.

Jede beförderte Person (ohne Militär) zahlte 5,29 ₰ Gepäckfracht wie im Vorjahre. Als bedeutendste Verkehrsstationen stellten sich heraus:

Strassburg mit 2 071 732 Personen und 2 421 061 ℳ
Mülhausen „ 1 697 422 „ „ 991 062 „
Metz „ 1 333 991 „ „ 965 401 „

Der Monat September war der stärkste bezüglich der Anzahl der beförderten Personen wie nach dem Geldertrage.

B. Güterverkehr. Im ganzen wurden gefahren 866 455 796 (843 953 994) tkm, somit mehr 22 501 802 tkm. Jede Tonne wurde befördert auf: Eilgut 131,17 (131,82) km, Stückgut 74,82 (74,67) km, Klasse A 1 107,23 (104,88) km, Klasse B 137,77 (129,57) km, Kohlen und Kokes 108,93 (109,79) km, im Gesammtdurchschnitt 87,34 (87,52) km. Hierbei wurde durchschnittlich pro Tonne 3,3694 (3,4044) ℳ und pro Tonne auf 1 km 3,77 (3,78) ₰ bezahlt. Die Güterwagen, einschliesslich Pferde- und Viehwagen, legten insgesammt an Achskilometern zurück: beladen 221 999 390, leer 132 521 524, zusammen 354 520 914, wovon auf die Güterbeförderung entfallen: beladen 219 531 681, leer 131 048 436, zusammen 350 580 117. Hierin sind indessen nicht mitenthalten Baugut und Betriebsdienstgut in Arbeitszügen mit: beladen 3 149 642, leer 3 196 520, zusammen 6 346 162 Achskm. Der Ertrag pro Achskilometer berechnet sich für das beladene und leere zusammen auf 9,21 (9,13) ₰, für das beladene allein auf 14,70 (14,62) ₰. Auf ein Kilometer Bahnlänge wurden befördert 6 708 734 (6 594 376) kg bezw. kamen 585 970 (577 110) tkm; es wurden vereinnahmt auf beiden Bahnnetzen zusammen 22 254 (22 056) ℳ, auf den Reichsbahnen allein 21 601 (21 669) ℳ, auf der Luxemburger Wilhelmsbahn allein 27 152 (24 922) ℳ. Nach Prozenten entfielen auf (ohne Betriebs-Dienstgut) Binnenverkehr: Gewichtsmenge 23,04 (23,67) Prozent, Ertrag 25,75 (26,41) pCt., direkte Verkehre: Gewichtsmenge 76,96 (76,33) pCt., Ertrag 74,25 (73,59) pCt.

Als bedeutendste Stationen ordnen sich: nach der Gewichtsmenge 1. Saargemünd mit 1 911 833 t, 2. Stieringen-Wendel mit 1 193 431 t, 3. Esch mit 1 023 600 t, 4. Wasserbillig mit 940 297 t, 5. Diedenhofen mit 926 046 t und 6. Strassburg mit 886 770 t; nach der Einnahme dagegen 1. Strassburg mit 5 834 772 ℳ, 2. Diedenhofen mit 4 294 680 ℳ, 3. Basel mit 3 931 443 ℳ, 4 Mülhausen mit 3 145 841 ℳ, 5. Metz mit 1 922 345 ℳ und 6. Luxemburg mit 1 533 105 ℳ.

Der bedeutendste Verkehrsmonat war nach der Transportmenge der Mai, nach dem Geldertrage der Oktober.

Aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zusammen stellt sich der Jahresertrag pro Kilometer Bahnlänge auf 29 430 (29 252) ℳ, und zwar für die Reichsbahnen allein auf 29 092 (29 193) ℳ, für die Wilhelm-Luxemburgbahn allein auf 31 967 (29 684) ℳ.

Leistungen des Betriebsmaterials. Auf den Reichsbahnen einschliesslich der angepachteten Strecken legten zurück: Lokomotiven 11 226 331 km einschliesslich 378 361 km Leerfahrt, Personenwagen 68 336 961 km, Gepäckwagen 29 983 179 km, Postwagen 4 958 022 km und Güterwagen beladen 196 014 944 km, leer 125 429 974 km.

Auf der Luxemburger Wilhelmsbahn fuhren: Lokomotiven 1 198 944 (darunter leer 96 437) km — gleichfalls ohne den Reserve- und Rangirdienst —, Personenwagen 5 413 110 km, Gepäckwagen 2 282 918 km, Postwagen 317 234 km und Güterwagen beladen 24 068 618, leer 8 257 382 km.

Bestand war: 508 Lokomotiven einschliesslich 34 leichter Tendermaschinen für Sekundärbahnen, ausserdem 11 Dampfschiebebühnen; 894 Personen-, 279 Gepäck-, 1 960 gedeckte und 10 071 offene Güterwagen. In der letzteren Ziffer sind an Spezialwagen mit enthalten: 80 Baumwollwagen, 2 Latrinenwagen, 3 Leuchtgas-Transportwagen, 256 (darunter 6 vierachsige) Schienenwagen, 341 Langholz- und Langeisenwagen, 8 Bockwagen, 7 Drehkrahnwagen, 522 Arbeitswagen und 2 Schneepflüge.

Finanzielle Ergebnisse. Der Betriebs-Rechnungsabschluss wies an Einnahmen nach 46 729 685,77 ℳ; davon Reichsbahnen 40 659 895,75 ℳ, Luxemburger Wilhelmsbahn 6 069 790,01 ℳ, Gesammtausgabe 28 908 350,29 ℳ; davon Reichsbahnen 23 868 848,55 Mark, Luxemburger Wilhelmsbahn 5 039 501,74 ℳ. Einnahmeüberschuss 17 821 335,48 ℳ; d. i. Reichsbahnen 16 791 047,21 ℳ, Luxemburger Wilhelmsbahn 1 030 288,27 ℳ. Werden indessen von der Ausgabe die gezahlten Pachtbeträge in Abzug gebracht, bleibt Betriebsausgabe 26 752 561,49 ℳ; Reichsbahnen 23 735 653,50 Mark, Luxemburger Wilhelmsbahn 3 016 907,99 ℳ und Ueberschuss um resp. 2 155 788,80, 133 195,05 und 2 022 593,75 ℳ (d. i. die gezahlte Pacht) mehr als oben angegeben.

Die Ausgabe einschliesslich der gezahlten Pächte für die dem Reiche nicht gehörigen Bahnstrecken beträgt in Prozenten der Einnahme 61,9 d. i. für die Reichsbahnen 58,7 und die Wilhelmsbahnen 83 pCt.; ohne die genannte Pacht bleiben bezw. 57,2 d. i. 58,4 und 49,7 pCt. bestehen. Von obengenannter Gesammtausgabe entfielen auf allgemeine, Bahn- und Transportverwaltung bezw. 8,0, 30,9, 61,1 pCt. d. i. für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen 7,9, 31,0, 61,1 pCt., für die Luxemburger Wilhelmsbahn 8,9, 30,8, 60,3 pCt. Nach obigem Einnahme-Ueberschuss musste das volle Anlagekapital sich mit 3,82 (3,57) Prozent, das reduzirte mit 4,75 (4,45) pCt. verzinst haben; da indessen das Anlagekapital sich nur auf die dem Deutschen Reiche zugehörigen Bahnen bezieht, die Beträge für die Luxemburger Wilhelmsbahn somit ausser Betracht bleiben müssen, ebenso die Zeiträume, während welcher die neueröffneten Strecken noch nicht im Betriebe standen, bleibt für eine genaue Berechnung eine Einnahme von 40 659 895,76 ℳ sowie ein Gesammtüberschuss von 17 309 733,14 ℳ, so dass vom Anlagekapital für die Reichseisenbahnen sich nach letzterer Berechnung das volle mit 3,689 pCt., das reduzirte mit 4,582 pCt. (gegen 3,514 und 4,349 pCt. im Vorjahre) verzinst hat.

Die Einnahmen der Luxemburger Wilhelmsbahn betrugen 6 069 790,01 ℳ; die Ausgaben 5 039 501,74 ℳ, der Einnahmeüberschuss 1 030 288 ℳ. Bei Berücksichtigung aller Verhältnisse, welche auf die Berechnung von Einfluss sind, stellt sich die Verzinsung des Anlagekapitals für die in Rede stehende Bahn auf 4,37 pCt. gegen 3,94 pCt. im Vorjahr.

Die rechnungsmässigen Ueberschüsse mit zusammen 17 821 335 ℳ sind an die Reichs-Hauptkasse abgeliefert worden.

Die Zahl der in sämmtlichen Dienstzweigen beschäftigten Beamten, Diätare und Arbeiter belief sich auf 13 184. St.

Betriebsergebnisse Deutscher Sekundärbahnen im Jahre 1884 resp. für das Jahr 1884/85.

1. Westholsteinische Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte der Westholsteinischen Eisenbahn ist auch das verflossene Betriebsjahr als ein günstiges anzusehen. Die Gesammteinnahmen haben die des Jahres 1883/84, welches gegen die Vorjahre schon einen erheblichen Ueberschuss zeigte, um ca. 9 000 ℳ übertroffen, und sind die Ausgaben um ca. 9 000 ℳ geringer gewesen, — der Ueberschuss ist demnach um ca. 18 000 ℳ grösser. Zu den Ausgaben wird bemerkt, dass in denselben für fünf Vierteljahre die Kosten des Bahnhofes Neumünster enthalten sind. Früher erhielt die Gesellschaft nämlich von der Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahn den Abschluss nach dem Kalenderjahr, also von Neujahr zu Neujahr; jetzt aber hat dieselbe auch das Etatsjahr eingeführt und bis zum 31. März die betreffenden Kosten berechnet. Die Gesammteinnahmen betrugen 473 093 ℳ, im vorigen Jahre 463 963 ℳ.

Aus dem Personenverkehr bezifferten sich die Einnahmen auf 204 711 (gegen 183 736) ℳ, aus dem Güterverkehr inkl. der Nebeneinnahmen wurden 255 676 ℳ (gegen 272 793 ℳ in 1883) vereinnahmt.

Die Einnahmen der Dampffähre bei Tönning betrugen 28 134 gegen 28 506 ℳ pro 1883/84. Die für den mit dem Fiskus gemeinschaftlichen Fährbetrieb entstandenen Ausgaben beliefen sich auf 30 515 ℳ. Die Zubusse für die Gesellschaft betrug 4 422 ℳ und ist diese aus dem Betriebsüberschuss gedeckt.

Die Ausgaben bezifferten sich auf 261 665 (gegen 271 379 ℳ im Vorjahre) oder pro Bahnkilometer auf 2 540 ℳ und pro Nutzkilometer auf 1,007 ℳ. Dieselben vertheilen sich auf: Besoldungen und andere persönliche Ausgaben mit 135 750 ℳ, allgemeine Kosten mit 20 892 ℳ, Anlagen, Bahnhofsbauten und Telegraphen etc. mit 28 802 ℳ, Kosten der Züge mit 33 568 ℳ, Unterhaltung der Betriebsmittel mit 23 471 ℳ und Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel mit 19 183 ℳ.

Der Ueberschuss beläuft sich auf 211 428 ℳ und wird verwandt: Zur Verzinsung der $4^1/_2$ prozentigen Prioritätsanleihe von 700 000 ℳ 31 500 ℳ; zur Tilgung der von der Provinz Schleswig-Holstein kontrahirten Anleihe von 90 000 ℳ die erste Rate von 3 600 ℳ; regulativmässige Rücklage in den Erneuerungsfonds und Reservefonds 59 297 ℳ; zur Zahlung einer Dividende von $4^1/_2$ pCt. (13,50 ℳ) an die 6 289 Prioritäts-Stammaktien 84 902 ℳ; Zubusse zum Fährbetrieb und Unterhaltung der Fährdampfer 4 422 ℳ; Beitrag zur Pensions- und Unterstützungskasse 4 000 ℳ; Staatseisenbahnsteuer 2 177 ℳ; zum Bau der Reparaturwerkstatt

in Heide 10 000 ℳ; zur Vergrösserung und Verbesserung der Anlagen 10 000 ℳ; Uebertrag auf das nächste Jahr 1 530 ℳ.

Der beschlossene Bau einer eigenen Werkstatt in Heide ist zur Ausführung gebracht und der Betrieb in derselben im Dezember 1884 eröffnet worden. Die erzielten Resultate werden als recht günstig bezeichnet. In Verbindung mit derselben ist die Wasserstation in Heide, welche bis dahin mit Handpumpe betrieben wurde, gänzlich umgebaut und bewirkt jetzt die Dampfmaschine in der Werkstatt die Speisung des Reservoirs. Die Kosten der Werkstatt mit der Ausrüstung an Werkzeugmaschinen, Werkzeugen etc. betrugen inkl. dieser Wasserstation und der erforderlichen Röhrenleitung rot. 47 000 ℳ. — An Betriebsmitteln waren 9 Tenderlokomotiven, 10 Personenwagen (mit Interkommunikation), 3 Gepäckwagen, 20 bedeckte und 56 offene Güterwagen vorhanden.

2. Wismar-Rostocker Eisenbahn.

Der Betrieb dieser 58,8 km langen, am 22. Dezember 1883 eröffneten Bahn ist an den Bauunternehmer Lenz in Stettin verpachtet. Die Ergebnisse des Personenverkehrs für das erste Betriebsjahr werden als günstige bezeichnet, dagegen hat der Güterverkehr den gehegten Erwartungen nicht entsprochen. Im Personenverkehr (aus welchem mehr als zwei Drittel sämmtlicher Verkehrseinnahmen resultiren) hat die wirkliche Jahreseinnahme die in der Rentabilitätsberechnung angenommene um 36 948 ℳ übertroffen, während die wirkliche Einnahme im Güterverkehr gegen die Rentabilitätsberechnung um 86 018 ℳ geringer gewesen. Es wird erhofft, dass der Güterverkehr eine angemessene Steigerung erfahren werde; auch von dem Personenverkehr wird für die Sommermonate eine erhebliche Zunahme erwartet, wenn zwischen dem Ostseebade Heiligendamm und Doberan eine Bahnverbindung hergestellt sein wird. Im ganzen wurden 169 835 Reisende befördert und aus dem Personen- und Gepäckverkehr 160 669 ℳ vereinnahmt. Im Güterverkehr wurden 21 238 t befördert und hieraus inklusive aller Nebenerträge 61 996 ℳ vereinnahmt. Jeder Reisende hat durchschnittlich 20,7 km. durchfahren und ein Personenkilometer 0,045 ℳ eingebracht, jede Tonne Gut hat durchschnittlich 28,6 km durchfahren und jeder Tonnenkilometer 10,22 ₰ eingebracht. Die Summe aller Einnahmen betrug 226 410 ℳ. Die Betrietsausgaben beliefen sich für Besoldungen auf 82 383 ℳ, allgemeine Kosten auf 14 782 ℳ, Unterhaltung auf 17 036 ℳ, Kosten des Bahntransportes auf 29 085 ℳ, Ergänzungen etc. auf 3 654 ℳ, Benutzung fremder Bahnanlagen auf 22 000 ℳ und fremder Betriebsmittel auf 1 376 ℳ, in Summa auf 170 316 ℳ. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben stellt sich auf 56 094 ℳ und es betrugen die Betriebsausgaben ohne Berücksichtigung der Rücklagen für die einzelnen Fonds 75,22 pCt. der Einnahmen. Vertragsmässig hat nun der Betriebspächter in den Erneuerungs-, Reserve- und Reservebaufonds 26 500 ℳ, sowie eine Pacht von 66 600 ℳ (zur 3 pCt. Verzinsung der Aktien und Deckung der auf 4 500 ℳ geschätzten Kosten der Gesellschaft) zu zahlen, und es bedurfte somit eines Zuschusses seitens des Betriebspächters von 37 006 ℳ.

An Betriebsmitteln waren als Eigenthum der Gesellschaft, vorhanden: 4 Tenderlokomotiven, 7 Personen-, 2 Gepäck-, 10 bedeckte und 15 offene Güterwagen; da diese Betriebsmittel für den Verkehr nicht ausreichten, so wurden von dem Unternehmer noch 1 Lokomotive, 2 Personenwagen und 10 bedeckte Güterwagen beigestellt.

3. Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Die Länge der Bahn beträgt 98,35 km, an Nebengleisen sind noch 6,42 km ausgebaut. Die Verkehrsentwickelung ist im Berichtsjahre hinsichtlich des Personenverkehrs in erfreulicher Weise vorgeschritten, dagegen zeigt der Güterverkehr einen Rückgang, der sich in der Gesammteinnahme mit 2 300 ℳ ausdrückt. Die Uebersicht der Betriebseinnahmen ergibt aus dem Personen- und Gepäckverkehr 230 305 ℳ, aus dem Güterverkehr 346 095 ℳ, an Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 11 975 ℳ, an Erträgen für Veräusserungen 265 ℳ und an sonstigen Einnahmen 9 105 ℳ inkl. eines Vortrages von 6 906 ℳ, in Summa 604 651 ℳ d. i. pro Kilometer Bahnlänge 6 147,96 ℳ und pro Nutzkilometer (bei 265 080 Nutzkm) 2,28 ℳ. Die Betriebsausgaben bezifferten sich für Besoldungen und persönliche Ausgaben auf 160 176 ℳ, für allgemeine Kosten auf 35 974 ℳ, für Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen auf 21 195 ℳ, für Kosten des Bahntransportes auf 60 617 ℳ, für Erneuerung bestimmter Gegenstände und für erhebliche Ergänzungen auf 7 626 ℳ, für Benutzung fremder Bahnanlagen auf 28 487 ℳ und für Benutzung fremder Betriebsmittel auf 24 173 ℳ, in Summa auf 338 248 ℳ d. i. pro Bahnkilometer 3 439,23 ℳ und pro Nutzkilometer 1,2760 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 55,94 pCt. der Betriebseinnahmen. Von dem Betriebsüberschuss von 266 403 ℳ sind noch an statutenmässigen Rücklagen für den Erneuerungsfonds 41 863 ℳ und für den Reservefonds 6 000 ℳ zu bestreiten, so dass ein verfügbarer Ueberschuss von 218 539 ℳ verbleibt. Derselbe wird verwandt zur Verzinsung und Amortisation des Darlehns für Anschaffung von Güterwagen mit 2 682 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 3 462 ℳ, zur Zahlung einer 4⅓ pCt. Dividende für die Prioritätsaktien mit 135 000 ℳ und zur vertragsmässigen Gewährung an die Betriebsgaranten für Betriebsrisiko etc. 65 600 ℳ. Der Rest mit 11 796 ℳ wird auf neue Rechnung vorgetragen. An Betriebsmitteln waren 7 Tenderlokomotiven, 10 Personen-, 4 Gepäck-, 47 bedeckte Güter-, 25 offene Güter-, 10 Etagen-Viehwagen und 4 Langholzwagen vorhanden.

4. Glasow-Berlinchener Eisenbahn.

Diese im Oktober 1883 dem öffentlichen Verkehr übergebene, 18,01 km lange, normalspurige Sekundärbahn schliesst in Station Glasow an die Stargard-Cüstriner Eisenbahn an und wird der Betrieb dieser Zweigbahn von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) geführt. Die Verkehrsverhältnisse zeigen eine Steigerung in der Frequenz und den Einnahmen des Personenverkehrs, während der Güterverkehr relativ einen Rückgang erfahren hat. Die Einnahmen betrugen aus: dem Personen- und Gepäckverkehr 18 629 ℳ, dem Güterverkehr 31 008 ℳ, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 4 186 ℳ, verschiedene sonstige Einnahmen 1569 ℳ und inklusive eines Uebertrages von 149 ℳ aus dem Vorjahre in Summa 55 541 ℳ, oder pro Kilometer 3 083,9 ℳ und pro Nutzkilometer 1,30 ℳ. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 33 986 ℳ und betrugen 61,19 pCt. der Gesammteinnahme, pro Bahnkilometer 1 887 ℳ und pro Nutzkilometer 0,7940 ℳ. Der Betriebsüberschuss beläuft sich inklusive eines Zuschusses des Betriebsgaranten — gemäss § 1 des Garantievertrages — von 9 609 ℳ, auf 31 164 ℳ; von dieser Summe sind zunächst 7 118 ℳ für den Erneuerungsfonds und 1 000 ℳ für den Reservefonds abzuziehen, so dass noch 23 046 ℳ verfügbar bleiben. Von dieser Summe werden 548 ℳ zur Zahlung der Eisenbahnsteuer und 21 375 ℳ zur Zahlung einer Dividende von 4½ pCt. für die Stammprioritäts-Aktien verwandt und der verbleibende Rest mit 1 123 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen. An Betriebsmitteln waren 2 Tenderlokomotiven, 3 Personen-, 1 Post- und Gepäck-, 7 bedeckte und 2 offene Güterwagen vorhanden.

5. Friedrichrodaer Eisenbahn.

Der Verkehr dieser Lokalbahn hat sich von Jahr zur Jahr gehoben und es sind dementsprechend auch die Gesammteinnahmen gestiegen. Insbesondere ist der Personenverkehr auf dieser in den Thüringerwald eindringenden Bahn lebhaft; im Berichtsjahre wurde die bis dahin noch nicht erreichte Anzahl von 160 298 Personen befördert, während der Güterverkehr einen kleinen Rückgang zu verzeichnen hat; es wurden im ganzen 12 186 Personen mehr und 1207 t Güter weniger als im Vorjahre befördert und eine Gesammtmehreinnahme von 8 440 ℳ erzielt. Die Betriebseinnahmen bezifferten sich aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 80 656 ℳ, aus dem Güterverkehr auf 23 068 ℳ, aus Erträgen von Veräusserungen auf 723 ℳ und aus verschiedenen Einnahmen auf 2 788 ℳ, in Summa auf 107 235 ℳ, das ist pro Bahnkilometer (bei 8,92 km) 12 021 ℳ und pro Nutzkilometer 2,70 ℳ. Die Betriebsausgaben setzten sich zusammen aus Kosten für Besoldungen etc. mit 30 119 ℳ, allgemeine Kosten mit 6 916 Mark, Kosten der Unterhaltung mit 5 123 ℳ, Kosten des Bahntransportes mit 7 016 ℳ, Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel, Erneuerungen etc. 7 138 ℳ, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen 2 780 ℳ und fremder Betriebsmittel 1 504 ℳ und betrugen in Summa 60 596 ℳ, das ist pro Bahnkilometer 6 793 ℳ und pro Nutzkilometer 1,53 ℳ. Der Betriebsüberschuss stellte sich somit auf 46 639 ℳ, von welchem zunächst noch 1 408 ℳ als Eisenbahnsteuer pro 1883 zu zahlen waren.

Von dem dann noch verfügbaren Ueberschuss von 45 231 ℳ wurden 4 000 ℳ für den Reserve- und Erneuerungsfonds und 17 000 ℳ, circa 3 pCt. Zinsen vom Anlagekapital als Pacht und 748 ℳ als Zinsen und Amortisation auf das Anlagekapital für den Umbau des Bahnhofes Friedrichroda an die Gothaische Regierung abgeführt; 3 939 ℳ wurden zur Amortisation der Betriebsmittel an den Betriebspächter gezahlt, 2 959 ℳ zur Zahlung der Eisenbahnsteuer verwandt, und es verblieben dann noch 16 585 ℳ für den Betriebspächter zur Verzinsung seines Betriebskapitals, für Haftpflicht, Risiko und für die Betriebsführung.

An Betriebsmitteln waren 2 Tenderlokomotiven, 7 Personenwagen, 1 Post- und Gepäckwagen, 2 gedeckte und 10 offene Güterwagen vorhanden.

6. Ruhlaer Eisenbahn.

Auch der Verkehr dieser 7,29 km langen Lokalbahn hat sich im Berichtsjahre gehoben, es sind im Ganzen 14 957 Reisende und 768 t mehr als im Vorjahre befördert worden und es ist demgemäss auch die Gesammteinnahme um 1 785 ℳ, die Ausgabe um 767 ℳ und der Ueberschuss um 1 018 ℳ gestiegen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr beliefen sich auf 27 743 ℳ, aus dem Güterverkehr auf 16 667 ℳ und an diversen Einnahmen auf 518 ℳ, in Summa auf 44 928 ℳ oder pro Kilometer auf 6 163 und pro Nutzkilometer auf 1,71 ℳ. Die Gesammtbetriebsausgabe betrug 28 382 ℳ oder pro Bahnkilometer 3893 ℳ

und pro Nutzkilometer 1,08 ℳ. Der Betriebsüberschuss ergab somit 16 546 ℳ. Von demselben wurden für den Erneuerungsfonds 2 000 ℳ. und als Betriebspacht (4 pCt. vom verzinslichen Anlagekapital) 11 000 ℳ. an die Ruhlaer Aktiengesellschaft gezahlt; für den Betriebspächter verblieben dann noch für Verzinsung seines Betriebskapitals 3 543 ℳ. An Betriebsmitteln sind 2 Tenderlokomotiven, 2 Personenwagen II. und III. Klasse und 1 kombinirter Wagen für Personen-, Post- und Gepäckverkehr vorhanden.

7. Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Der Personen- und Güterverkehr hat sich im Betriebsjahre 1884 etwas gehoben, die Einnahmen aus beiden Verkehren sind im Vergleich zum Vorjahre gestiegen, während sich die Ausgaben verringerten und dementsprechend der Ueberschuss vermehrte. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 62 706 ℳ., aus dem Güterverkehr 83 145 ℳ. und an verschiedenen Einnahmen 4 221 ℳ., in Summa 150 072 ℳ. vereinnahmt, d. i. pro Kilometer 5 761 ℳ. oder pro Nutzkilometer 2,45 ℳ. Die Ausgaben betrugen für Besoldungen 41 397 ℳ., an allgemeinen Kosten 8 062 ℳ., für Unterhaltung der Bahnanlagen 9 180 ℳ., an Kosten des Bahntransportes 10 311 ℳ., und an Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel 4 544 ℳ., in Summa 73 493 ℳ. oder pro Bahnkilometer 2 821 ℳ. und pro Nutzkilometer 1,19 ℳ. Der Ueberschuss bezifferte sich auf 76 579 ℳ. Hiervon wurden zur Einlage in den Erneuerungsfonds 8 000 ℳ., in den Reservefonds 1 000 ℳ. und als Pacht (4 pCt. Zinsen von 730 000 ℳ.) 29 200 ℳ. an die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft abgeführt. Für den Betriebspächter verblieben zur Deckung noch nicht fixirter Beiträge zur Unfallversicherung 3 600 ℳ., zur Deckung der Zinsverluste für die für Betriebsmittel verausgabten Beträge 3 000 ℳ. und als Betriebsüberschuss 31 779 ℳ.

8. Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Der Verkehr dieser 8,5 km langen Flügelbahn, deren Betrieb dem Baurath Plessner in Gotha verpachtet ist, ist befriedigend gewesen und überstieg in seinem pekuniären Resultate denjenigen des Vorjahres um 1 463 ℳ. Der gesammte Güterverkehr nahm um 1 396 t zu und wird dies den eingeführten direkten billigeren Frachtsätzen zugeschrieben. Vereinnahmt wurden im ganzen 72 291 ℳ. oder pro Kilometer 8 505 ℳ. und pro Nutzkilometer 2,75 ℳ. Diese Gesammteinnahme resultirt aus dem Personenverkehr mit 22 996 ℳ. und aus dem Güterverkehr mit 46 835 ℳ. und aus Nebeneinnahmen mit 2 460 ℳ. Die Ausgaben beliefen sich auf 44 448 ℳ. und vertheilen sich auf: Besoldungen etc. mit 23 846 ℳ., sonstige Ausgaben mit 4 538 ℳ., Kosten der Unterhaltung und Erneuerung mit 4 297 ℳ., Kosten des eigentlichen Bahntransportes mit 18 612 ℳ. und Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen mit 3 156 ℳ. Die Ausgaben betrugen somit 61,5 pCt. der Bruttoeinnahmen. Der Ueberschuss bezifferte sich auf 27 843 ℳ. und wird wie folgt verwendet: Pachtrate an die Eisenbahngesellschaft 9 120 ℳ. = $2^3/_{10}$ pCt. des nominalen Anlagekapitals, Einlage in den Erneuerungsfonds der Gesellschaft 3 300 ℳ., Einlage in den Amortisationsfonds für die Betriebsmittel 4 800 ℳ., Tantièmen und Prämien an die Beamten 615 ℳ., Haftpflichtentschädigung 2 480 ℳ., der Rest mit 7 312 ℳ. wird an den Betriebspächter abgeführt als Reingewinn und als Zinsen seines im Betriebspark angelegten Kapitals. An Betriebsmitteln waren vorhanden: 3 Lokomotiven, 3 Personen-, 12 Güter- und 2 Arbeitswagen.

Hoyaer Eisenbahngesellschaft.

Das Gesammtergebniss des abgelaufenen Geschäftsjahres kann als ein befriedigendes, die finanzielle Lage des ganzen Unternehmens als eine gute bezeichnet werden. Die Einnahmen aus dem Betriebe der Hoyaer Eisenbahn im Geschäftsjahre 1884/85 betragen 44 835 ℳ. (gegen das Vorjahr mehr 784 ℳ.) die Gesammtausgaben 33 438 ℳ. (gegen das Vorjahr weniger 3 949 ℳ.), so dass der Generalversammlung ein reiner Ueberschuss von 11 397 ℳ. zur Verfügung gestellt wurde, welcher zur Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. an die Prioritäts-Stammaktien und 3 pCt. an die Stammaktien ausreicht und wobei noch ein Rest von 723 ℳ. auf neue Rechnung vorgetragen werden kann. Die reinen Betriebskosten (also abgesehen von der Verzinsung und Amortisation der Anleihe und den Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds) haben im abgelaufenen Gechäftsjahre rund 27 200 ℳ. betragen und auf der Höhe von rund 4 000 ℳ. pro Kilometer werden sie sich auch für die Folge annähernd halten, während die Einnahme rund 6 500 ℳ. pro Kilometer beträgt. Die Erneuerungs- und Reservefonds sind nach Vorschrift des vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Regulativs voll dotirt.

Nachstehend geben wir eine tabellarische Uebersicht der Betriebsergebnisse vorgenannter Bahnen:

	Länge	Gesammteinnahme			Gesammtausgabe			Ueberschuss
		in Summa	pro Kilometer	pro Nutzkilometer	in Summa	pro Kilometer	pro Nutzkilometer	
	km	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
Westholsteinische Eisenbahn . . .	103	473 093	4 593	1,81	261 665	2 540	1,01	211 428
Wismar-Rostocker Eisenbahn . . .	58,8	226 410	3 851	1,70	170 316	2 897	1,25	56 094
Stargard - Cüstriner Eisenbahn .	98,35	604 651	6 148	2,28	338 248	3 439	1,28	266 403
Glasow-Berlinchener Eisenbahn .	18,01	55 540	3 084	1,30	33 986	1 887	0,79	21 554
Friedrichrodaer Eisenbahn . . .	8,92	107 235	12 021	2,70	60,596	6 793	1,53	46 639
Ruhlaer Eisenb. . .	7,29	44 928	6 163	1,71	28 382	3 893	1,08	16 546
Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn	26,05	150 072	5 761	2,45	73 493	2 821	1,19	76 579
Eisenberg-Crossener Eisenbahn .	8,5	72 291	8 505	2,75	44 448	5 229	1,69	27 843
Hoyaer Eisenbahn	7—	44 835	6 405	—	33 438	4 777	—	11 397

Der Eisenbahnunfall auf der Arth-Rigi Bahn.

Einem in dem „Centralblatt der Bauverwaltung" vom 31. Oktober abgedruckten Bericht der Direktion der Arth-Rigibahn entnehmen wir folgende, die Mittheilungen der „N. Züricher Zeitung" (siehe No. 85 S. 1090) ergänzenden und berichtigenden Notizen:

Die Lokomotive hatte die Zahnrad-Triebachse hart neben dem Zahnrad auf einer Seite gebrochen, die Zähne der Zahnradbremse abgerissen, ihre oberen, weniger festen Theile, wie Kamin, Mantel, Führerstand-Dach abgestreift; in ihren Haupttheilen, wie Kessel, Cylinder, Rahmen, Gestänge, Laufachsen, Rädern ist sie ziemlich unversehrt geblieben. Das Gleis zeigt nur an der Stelle, wo die Entgleisung der einzelnen Fahrzeuge stattfand, eine eigentliche Beschädigung; auf der ganzen darüber, zum Theil in dem (stärksten) Gefälle von 1 : 5 liegenden, etwa 800 m langen Strecke, welche der Zug mit sehr grosser Geschwindigkeit durcheilt haben muss, ist es mit alleiniger Ausnahme zweier, im Gefällsbruch der Wasserstation Kräbel abgeschlagener Zahnstangenzähne ganz unverletzt. Der Oberbau der Bahn trägt also keinerlei Verschulden; er ist nach dem einstimmigen Urtheil der Sachverständigen geradezu musterhaft. Die drei Wagen waren auf Kulm unter sich gekuppelt, wie solches der Führer Schmiding angeordnet hatte. Zwischen Lokomotive und Wagen bestand jedoch keine Kuppelung; Heizer und Bremser Rickenbach hat auf der Station Kulm die Kuppelkette zwischen Lokomotive und Wagen ausgehängt und sich vor dem Abfahren in der Station Staffel davon überzeugt, dass diese Loskuppelung noch bestand. Ueber eine spätere etwaige Wiederzusammen-Kuppelung kann nichts in Erfahrung gebracht werden. Die Heizerbremse der Lokomotive war fest angezogen und in richtiger Ordnung. So drängt alles auf die Vermuthung hin, dass die Luftbremse der Lokomotive und die Führer-Handbremse nicht wirken konnten zufolge eines Bruches der Triebachse (Zahnradachse), und in der That hat die Untersuchung der Lokomotive durch die Sachverständigen des Schweizer Eisenbahndepartements einen schlummernden Achsbruch an der Triebachse der Lokomotive gefunden, der, bisher dem Auge verborgen und unfindbar, das Ereigniss verschuldet haben muss. Die Anordnungen für das Bremsen waren gerade in diesem Sommer neu verschärft und besonders streng beobachtet. So hatten die Schaffner die Billetkontrolle vor Abgang des Zuges aus der Station vollständig vorzunehmen, sodass während der Bewegung des Zuges vom ersten Schritte desselben ab der Schaffner nur noch Bremser war und stets, die Hand am Hebel, auf seinem einsamen, erhöhten Sitze das Auge auf die Bahn gerichtet hatte. An Wagen- und Lokomotivbremsen, namentlich auch an den Luftbremsen, hatte man begonnen, weitere auf Erfahrung begründete Verbesserungen einzuführen. Schliesslich wird bemerkt, dass die Zugbegleitmannschaft und sämmtliche Mitfahrende völlig nüchtern waren und dass keinerlei Abschiedstrunk stattgefunden hatte. Die Bahn ist jetzt elf Jahre im Betrieb und hatte niemals ein Unglück erlebt.

Ein Ausflug an die Niagarafälle.

Von **Hermann Claudius.**

9. Von Buffalo nach Newyork.

Pünktlich 5 Uhr N. setzte sich unser Zug in Bewegung. Es ist ein „schöner Zug“, wie man auch in Amerika sagt, nämlich ein Zug ohne viele Haltstationen. Von East Buffalo ab hält er bis Hornellsville bei einer Entfernung von 88 Englischen Meilen nur in Attica und Castile, Fahrzeit 2 Stunden 40 Minuten.

Die Pullman Waggons, wie sie in Amerika im Betriebe sind, kennen die meisten der geehrten Leser jedenfalls durch Europäische Ausstellungen, in denselben gereist dürften wenige sein, denn die Europäischen Schlafwagen sind, soviel mir bekannt, anders gebaut.

Der Amerikanische Pullman car hat zwei Truckgestelle à drei Achsen, er ist länger wie die allgemeinen Waggons, hat Doppelfenster und Vorrichtungen zur Ventilation unter Abschluss des Staubes und Rauches. Der Schlafwagen ist bei Tage ein gewöhnlicher Waggon, ähnlich dem allgemeinen, nur sind je zwei Bänke an jedem Fenster derartig fest angebracht, dass sich die darauf Sitzenden in das Gesicht sehen, was bei den allgemeinen Waggons nicht der Fall ist, da alle Personen für gewöhnlich mit dem Gesicht nach der Lokomotive zu sitzen. Auf Wunsch klappt der Kondukteur wohl auch die eine Lehne um, er besitzt den Schlüssel dazu. Viele Lehnen sind wacklig und können vom Publikum selbst umgelegt werden. Die Amerikaner lieben es im grossen Ganzen nicht, sich in das Gesicht zu sehen, deshalb vergräbt Männlein wie Weiblein das Gesicht in eine Zeitung, wenn man z. B. auf Ferrybooten oder Hochbahnen vis-à-vis sitzen muss.

In der Mitte des Pullman car ist ein Gang wie in den anderen Waggons vorhanden. Tritt man durch irgend eine der Frontthüren in einen solchen Sleeper, so findet man zuerst einen kleinen Vorraum; auf den Seiten desselben haben die Kondukteure, Trainboys u. s. w. kleine Verschläge; öffnet man die zweite Thüre, so erblickt man vor sich ein kleines Zimmer, deren eines, wenn zwei oder drei Pullman cars im Zuge sind, als Rauchzimmer dient; in den anderen Waggons darf nicht geraucht werden. Besteht ein Zug nur aus Palace cars, so gibt es wohl auch einen besonderen „Smoker“. Rechts und links von dem kleinen Zimmer laufen sehr schmale Gänge, deren jeder wieder durch eine Thüre verschlossen ist, um dasselbe herum und münden in einen zweiten Raum; rechts und links gewahrt man Kloset und Waschtoilette. Ausserdem gibt es noch, ehe man in den mittleren Theil des Waggons, wo sich die Bänke befinden, gelangt, rechts und links je ein kleines Zimmer; in diesen Gemächern strecken sich die Nigger, Trainboys, Kondukteure während der Nacht auf den Bänken aus. Die Abtheilung an der einen Thüre gehört den Damen, diejenige an der anderen den Herren. Eiswasser ist, wie immer, vorhanden, zum Zähneputzen bei hohlen Zähnen besonders angenehm, Waschwasser muss man sich mit einer kleinen, schwachen Pumpe selbst tropfenweise aus einem unten angebrachten Reservoir heraufpumpen.

Die Dächer der Waggons sind innen anders konstruirt, wie bei den allgemeinen Waggons: Vom oberen Rande der Fenster ab geht eine unschön geformte, doch fein getäfelte, stark nach der Mitte der Decke zu strebende Fläche so weit in die Höhe, dass sie, wenn in ihren Charnieren an der Waggonwand gedreht und horizontal gelegt, mit den Sitzen abschneidet; so lang eine „Section“ ist, so lang ist einer der Theile, aus welchen die Fläche besteht; ein horizontal umgelegter Theil der Fläche bildet die Unterlage zum oberen Bette. Hinter diese Theile sind während des Tages Matratzen, Kopfpolster, Decken u. s. w. gepfropft.

Um die unteren Betten herzustellen, braucht man nur die Sitzpolster quer von einer Bank zur anderen zu legen, und die Unterlage ist fertig. Wenn der Nigger die Betten bereitet hat, werden von oben bis unten reichende Gardinen vorgehängt; sie bestehen aus ungeheuer dichtem Stoffe, er ist beinahe so dicht, wie Kautschuk-Mantelstoff und in der Mitte befinden sich Knöpfe, mit welchen man sich einknöpfen muss, will man nicht gesehen werden. Davon später. Man kann sich nun wohl seine „Section“ merken, obwohl die Nummern nunmehr verdeckt sind, geht man aber durch zwei, drei auf solche Weise hergerichtete Zeltlager, wie ich, aus dem Rauchzimmerchen kommend, so ist es sehr gut, wenn man weiss, dass man wenigstens den richtigen Waggon erreicht hat. Der Name des Waggons erleichtert die Auffindung. Es ist selbstverständlich, dass diese Waggons auf das Eleganteste ausgestattet sind, das Täfelwerk ist meisterhaft gearbeitet, sonst ist alles solid — nur der Kasten selbst ist es nicht: Ein kleiner Zusammenstoss, und der rollende Palast ist zu „kindling wood“, Unterzündholz, zermalmt. Allen Amerikanischen Waggons ohne Ausnahme fehlt der eiserne Rahmen, selbst die Lokomotiven haben nicht das, was wir einen Rahmen nennen; nur die Achsen der Triebräder lagern in solchem, er reicht aber nicht weiter als die Triebräder selbst.

Die Eintheilung und Ausstattung der Pullman Waggons ist also ausgezeichnet. Ein anderes ist es aber, wenn sie in einem „schönen Zuge“ laufen. Hinter unserem „Evening Star“ (Abendstern) befand sich ein zweiter Pullman Waggon, den Schluss machte ein gewöhnlicher, welcher aber bald auf einer Zwischenstation abgehängt wurde; dafür hing man einen dritten Palace car an. Es war nun keine Kleinigkeit, während der schnellen Fahrt in die Klosets zu gelangen, man musste sich ebenso gut anhalten, wie in den allgemeinen Waggons, oder wie auf einem stark rollenden Schiffe. Ging man aus einem Waggon in den anderen, so war das Passiren der Plateaus geradezu gefährlich. Ich weiss nicht, ob alle Palace cars so schwanken, wie jene drei, ob die ganze Eriebahnstrecke in schlechtem Zustande ist — kurz und gut, wenn man sass (und unsere Sektion befand sich in der Mitte des Waggons), so war es erträglich, schreiben hätte man aber nicht können, ich sehe eben, mit welcher Schrift meine bezügliche Notiz im Taschenbuche, in freier Hand gehalten, steht! Auf einem Tische kann man nicht schreiben. Wie man essen will, ist mir auch ein Räthsel, oder sollten die Züge zur Dinnerzeit langsamer fahren? Ich bemühte mich endlich, einen Dining car zu finden, es gelang mir leider weder auf der Westshore, noch auf der Eriebahn.

Die Gegend war im Anfange ziemlich eintönig, nach einiger Zeit begann aber kupirtes Terrain. Der Abend nahte heran, und ich verfügte mich in den allgemeinen Rauchwaggon dicht hinter der Lokomotive. Es war damals der dritte Palace car noch nicht da und erst in diesem wurde später von uns Palastbewohner geraucht.

Wir hielten in einer waldigen Gegend an, es war Station Castile. Nach einigen Sekunden fuhren wir weiter, doch verlangsamte sich das Tempo des Zuges sehr bald, man hätte zu Fuss nebenher gehen können. Plötzlich, nach dem Durchfahren einer Kurve hörte der Wald auf und unmittelbar hinter demselben befanden wir uns über einer ausserordentlich tiefen Schlucht auf einer ganz schmalen, eingleisigen Gitterbrücke. Es ist die „Portage Bridge“, welche über die Schlucht, auf deren Sohle der Genesee River fliesst, gespannt ist. Mächtige, thurmartige Gitterpfeiler tragen die Gitter der Fahrbahn. Die Pfeiler sind unten sehr breit, und verjüngen sich nach oben soweit, dass die Brücke nur ein Gleise haben kann. Die Fahrbahn-Gitter werden durch eigene Hängewerke verstärkt. Es muss doch nicht recht geheuer auf dieser Brücke sein, denn es ist die erste Brücke auf welcher ich in Amerika wirklich auffallend langsam fuhr; selbst wenn Reparaturen auf den Hochbahnen Newyorks stattfinden, pflegt man viel schneller zu fahren. Auf der rechten Seite (vom Zuge gegen Newyork zu gesehen) soll ein Wasserfall dicht an der Brücke sichtbar sein, ich sass im „Smoker“ links und sah nichts davon; doch hatte ich Zeit, die Konstruktion durch die Frontthüre zu betrachten; die Höhe ist ausserordentlich, jedenfalls grösser als jene der Göltzschthalbrücke. Dicht hinter der Brücke liegt links die Station Portage; es war 7.13 als wir langsam durch diese Station fuhren; am Abhange nach dem Flussthale zu liegt „Murphy Park“, wie mir schien ein Vergnügungslokal. In der Station wartete bereits ein Gegenzug, welcher nun seinerseits auf die eingleisige Brücke fuhr.

Hornellsville erreichten wir etwa zur fahrplanmässigen Zeit, 7.55 N.; 20 Minuten Aufenthalt hiess es, für einen „schönen Zug“ immerhin viel. Es ist dort kein grosser Knotenpunkt, was es sonst geben mag, konnte man der Finsterniss halber nicht sehen, jedenfalls sind die Restaurations-Lokalitäten, wenn auch nicht elegant, doch sauber und ungeheuer gross; ein Regiment Soldaten könnte wahrscheinlich dort gleichzeitig speisen. Der Perron war von Passagieren überfüllt, es wurde mir sauer, in die Restauration zu gelangen. Unser Zug wurde ganz auseinander gerissen und dadurch bedeutend leichter.

Bald nachdem wir weiter gefahren waren, meldete sich der Nigger des Evening Star, die Betten zu machen. Er klappte die bereits erwähnten Tafeln der Flächen an der Decke um; sie kamen dabei auf den höchsten Theil der Rücklehne der Sitze zu liegen; dann wurden feste Ketten an den Ecken eingehakt und die Konstruktion war gesichert.

Wir hatten durchaus keine Lust, uns auch nur im mindesten bequem zu machen; ich wollte noch eine Cigarre rauchen und verliess meine Gattin, nachdem sie sich im unteren Bette eingeknöpft hatte. Nachdem ich aus dem Rauchzimmer im letzten Pullman Wagen zurückgekehrt war, fand ich meine Gattin am heftigsten Kopfschmerz leidend vor; eingeknöpft hinter den dichten Gardinen bekam sie fast gar keine frische Luft und stak in diesem wirklichen Loche wie in einem Tischkasten; natürlich riss ich die Gardinen gleich auseinander, was ganz gut thunlich war, da wir uns ja in voller Reisetoilette befanden. Ich kletterte nun in mein oben befindliches Bett und fing an, erbauliche Betrachtungen über den Werth eines Schlafwaggons anzustellen. Dort oben würde ich auch bei zugeknöpften Gardinen Luft gehabt haben, weil die Vorhangstangen nicht bis zur Decke reichen; unten aber schliesst der heruntergeklappte Theil des Daches alle Luftcirkulation nach oben ab; nach unten schliessen die Sitzkissen ab, hinten ist die Waggonwand mit den Doppelfenstern, vorn, es ist kein halber Zoll Zwischenraum da, hängen die schweren, dichten Gardinen.

Ich gestehe offen, dass ich über diese Entdeckung ganz erstaunt war. Wie viele Nächte habe ich in Europa in biederen

Koupees II. Klasse geschlafen und gut geschlafen. Zwei Dollars, auf anderen Strecken sogar fünf Dollars täglich für einen Pullman car „extra" zahlen ist viel; ausserdem waren dort oben die Schwankungen des Waggons viel grösser als unten; die Bahn schien auch mit jeder Meile schlechter zu werden, selbst meine Gattin beklagte sich über die ungeheuren Stösse, obwohl wir in der Mitte des Waggons „wohnten". Ich schlief zuweilen einige Minuten, dann rüttelte mich ein neuer kräftiger Stoss wach. Es begann zu regnen und auf Stationen hörte ich jeden Tropfen auf das Blechdach dicht über mir klatschen.

So wurden wir durch die schönsten Gegenden, über die interessantesten Brücken geschüttelt, ohne etwas zu sehen. Endlich graut der Morgen, der Nigger kommt und treibt alle aus den Betten. Nicht selten sollen die Burschen dabei gegen allein reisende Damen äusserst frech sein, es wurde in den Blättern oft über derartiges geklagt. Kaum hat man sein Marterbett verlassen, so klappt der Nigger die Tafeln wieder hinauf, nachdem er Polster, Decken u. s. w. wie Kraut und Rüben hineingestopft hat. Im Nu sind die Sitze wieder in Ordnung gebracht und wenn man sich gewaschen hat, gleicht die Gesellschaft wieder der gestrigen. Es war übrigens jede Sektion unseres Waggons voll besetzt.

7.10 V. soll der Zug in Jersey City eintreffen und es mag auch um diese Zeit gewesen sein, als wir ankamen. Gegen 8 Uhr V. den 18. August 1885 waren wir wieder in unserer Wohnung, Newyork City, Lexington Avenue.

Während der fünf Tage hatten wir eine schöne Reise gemacht, einen der berühmtesten Punkte der Erde kennen gelernt.

Zum Schluss spreche ich den Wunsch aus, dass die Beschreibung meiner Fahrt denjenigen von Nutzen sein möge, welche dieselbe Tour ausführen wollen und diese Zeilen lesen.

Litteratur.

„Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahn-Statistik" nebst erläuternden Bemerkungen und graphischen Darstellungen, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Verlag von Mittler u. Sohn. Berlin 1885.

Gleichzeitig mit Bd. IV der Statistik der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, umfassend das Betriebsjahr 1883/84, bearbeitet vom Reichs-Eisenbahnamt, ist Band III dieses eine treffliche Uebersicht über die Hauptresultate des erstern vorzüglichen Werks bietende statistische Zusammenstellung erschienen. Dieselbe bezieht sich zugleich auf Band III der erwähnten grossen Statistik, indem die Hauptresultate des Betriebsjahres 1883/84 denen von 1882/83 gegenübergestellt werden.

Wir entnehmen dem Werke folgende Angaben, indem wir den Notizen pro 1883/84 (siehe Jahrgang 1883 No. 19 S. 245 unserer Zeitung) die von 1882/83 in Parenthese ( ) beifügen.

Im Deutschen Reiche, welches einen Flächeninhalt von 540 521,78 □km und eine Einwohnerzahl von 45 861 953 (45 234 061) Einwohner hatte, waren an Bahnen mit normaler Spurweite 35 742 (34 745) km vorhanden, wovon 10 591 (10 433) km zwei- und mehrgleisig. Auf je 100 qkm Grundfläche fielen 6,61 (6,45) km Eisenbahn und auf je 10 000 Einwohner 7,79 (7,70) km Eisenbahn. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staats verwaltet waren 25 836 (22 370) km Hauptbahnen und 4 073 (3 094) km Strecken von untergeordneter Bedeutung, somit in Summa 29 909 (25 464) km Staatsbahnen, Privatbahnen unter Staatsverwaltung 631 km (im Vorjahre dagegen 2 937), wovon 87 km untergeordneter Bedeutung. Privatbahnen unter eigener Verwaltung: Hauptbahnen 5 441 (4 081) km und von untergeordneter Bedeutung 1 117 (1 001) km, in Summa 6 558 (5 082) km, Schmalspurbahnen in Summa 249 (235) km.

Personen- und Güterverkehr: Auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen mit normaler Spurweite betrug die Zahl der beförderten Personen im Betriebsjahr 1883/84 259 085 139 (242 264 260), die Zahl der geleisteten Personenkilometer belief sich auf 7 368 392 957 (7 063 880 957). Von der Gesammtzahl der beförderten Personen entfielen auf die I. Wagenklasse 2 246 300 (2 241 287), auf die II. Wagenklasse 31 697 414 (30 490 826), auf die III. Wagenklasse 166 234 018 (154 158 745), auf die IV. Wagenklasse 52 334 165 (48 534 000). Die Einnahme aus der Personenbeförderung (ausschliesslich Gepäck- und Nebeneinnahmen) betrug durchschnittlich auf 1 Personenkilometer 3,43 (3,46) ₰, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 7 252 (7 135) ℳ. Die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt worden mit 24,69 (24,98) pCt. — Bei den Preussischen Staatseisenbahnen belief sich die Zahl der beförderten Personen überhaupt auf 147 514 275 (116 417 149); die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt mit 25,27 (25,50) pCt. Bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betrug die Zahl der beförderten Personen 11 758 092 (11 314 063); die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt mit 22,85 (23,99) pCt. — Die Güterbeförderung auf sämmtlichen normalspurigen Deutschen Eisenbahnen umfasste — unter Frachtberechnung — überhaupt 199 150 510 (184 865 320) t, resp. 15 747 582 150 (15 036 775 688) tkm.

Die Einnahme betrug durchschnittlich auf 1 Tonnenkilometer 4,19 (4,22) ₰ und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 18 612 (18 252) ℳ. Von dieser gesammten Gütermasse entfielen auf Eil- und Expressgut 878 181 (814 146) t, auf Frachtgut 189 627 096 (176 809 856) t, auf den Viehtransport 3 024 179 (2 891 061) t. Die Güterbeförderung ohne Frachtberechnung umfasste 9 193 390 (7 302 054) t. Bei der gesammten Güterbeförderung der Deutschen normalspurigen Bahnen ist jede Tonne durchschnittlich 78,49 (81,08) km weit befördert worden. — Bei den Preussischen Staatsbahnen umfasste die gesammte Güterbeförderung gegen Frachtberechnung 137 327 937 (105 018 046) t, resp. 10 756 200 474 (8 203 045 957) Tonnenkilometer. Die Einnahme auf 1 Tonnenkilometer belief sich durchschnittlich auf 3,90 (4) ₰ und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 22 656 (22 834) ℳ. Die Güterbeförderung ohne Frachtberechnung umfasste 6 525 772 (4 344 431) t. Bei der gesammten Güterbeförderung der Preussischen Staatsbahnen ist jede Tonne 77,76 (77,99) km befördert worden.

Die Baukosten sämmtlicher Deutscher Bahnen mit normaler Spurweite betrugen überhaupt 8 872 369 228 (8 749 637 662) ℳ, d. i. auf 1 km Eigenthumslänge 248 080 (251 315) ℳ. Zu den Baukosten treten hinzu durch Koursverluste, Zinsen während der Bauzeit u. s. w. für sämmtliche Bahnen 688 646 994 (681 980 146) ℳ; dagegen gehen ab: Ueberschüsse der auf Baufonds betriebenen Strecken, Stückeinnahmen, Koursgewinn, Zinsen der Kapitalien u. s. w. für sämmtliche Bahnen mit 390 780 106 (391 432 954) ℳ; die gesammten Bauaufwendungen für sämmtliche Deutsche Bahnen belaufen sich also auf 9 170 236 116 (9 040 184 844) ℳ, d. i. für 1 km Eigenthumslänge 256 408 (259 660) ℳ.

Das verwendete Anlagekapital für sämmtliche Deutsche Bahnen belief sich (wobei im einzelnen der gegenwärtige Besitzer massgebend) überhaupt auf 9 459 527 092 (9 238 509 690) ℳ, d. i. auf 1 km Eigenthumlänge 264 497 (265 356) ℳ. Von dem verwendeten Anlagekapital sind beschafft worden bei Staatsbahnen durch Staatsanleihen 7 705 993 907 (6 806 017 829) ℳ und aus extraordinären Fonds 595 638 484 (584 541 897) ℳ; bei Privatbahnen durch Emission von Aktien 572 083 701 (942 662 929) ℳ, von Obligationen 312 257 680 (805 919 257) ℳ, nicht angegebene Emissionsart 191 638 680 ℳ, durch schwebende Schulden 81 914 640 (89 314 317) ℳ. — Bei den Preussischen Staatsbahnen berechnen sich die Baukosten überhaupt auf 4 922 306 805 (4 143 180 963) ℳ, d. i. auf 1 km Eigenthumslänge 261 460 (285 095) ℳ; die gesammten Bauaufwendungen belaufen sich auf 5 135 018 652 (4 305 124 735) ℳ, d. i. auf 1 km 272 759 (296 239) ℳ; das verwendete Anlagekapital beträgt 5 350 116 174 (4 424 121 064) ℳ, d. i. auf 1 km 284 184 (304 427) ℳ. Von dem verwendeten Anlagekapital sind beschafft durch Staatsanleihen 5 264 361 185 (4 389 429 978) ℳ, aus extraordinären Fonds 988 201 (988 201) ℳ, durch Emission von Aktien 49 588 600 (20 710 000) ℳ, von Obligationen 24 367 935 (2 467 000) ℳ, durch nicht bezeichnete Emission 10 053 461 ℳ, durch schwebende Schulden 756 792 (472 424) ℳ.

Beigegeben ist dem kleineren Werk eine treffliche Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands pro 1883/84 unter Zugrundelegung der Betriebslängen und Betriebsverhältnisse, während dem grösseren Werk dieselbe Karte unter Zugrundelegung der Eigenthumslängen bezw. Eigenthumsverhältnisse beigefügt ist. Die Preussischen Staatsbahnen werden in ersterer Karte als ein Betriebsganzes kolorirt, wogegen sie in letzterer Karte nach den verschiedenen Direktionsgebieten verschieden kolorirt sind.

Das Personenporto. Ein Vorschlag zur Durchführung eines billigen Einheitstarifes im Personenverkehr der Eisenbahnen und die Diskussion darüber im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten von Dr. Theodor Hertzka. Verlag von Spielhagen und Schurig in Wien. Preis 2 ℳ 50 ₰. — Den Lesern unserer Zeitung sind die Hertzka'schen Vorschläge in ihren Grundzügen bereits aus dem Referat über die Vorträge bekannt, welche der geistreiche Verfasser im vorigen und im laufenden Jahr über diesen Gegenstand im Klub der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten in Wien gehalten hat. Sowohl Hertzka's Vorträge wie die Entgegnungen der Herren Schreiber, Scala, Dr. Libarzik, v. Schreiner, Morawitz und v. Nördling in der Debatte, desgleichen die Repliken Dr. Hertzka's, findet man in der sehr lesenswerthen Broschüre vollständig wiedergegeben. Der Grundgedanke Dr. Hertzka's geht dahin, für den ganzen Umfang des Oesterreichischen Staatsgebietes für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen einen Einheitssatz von 25 kr. einzuführen, wonach jede mit der Eisenbahn zu befördernde Person das Recht haben soll, für diesen geringen Preis jede beliebige Strecke, die also von einem Ende des Staates bis zum anderen reichen kann, die Eisenbahn zu benutzen. Für den Lokalverkehr bei geringen Entfernungen, bis etwa zu 30 km, will er den Einheitssatz noch weiter, nämlich auf 10 kr. ermässigen. Im übrigen sollen die verschiedenen Wagenklassen aus praktischen Gründen ganz beseitigt werden unter Entfall des regelmässigen Abgangs der Züge. Der grosse Ausfall, welcher durch diese bedeutenden Preisreduktionen selbstverständlich veranlasst werden würde, soll durch den durch die Preisreduktion hervorgerufenen gewaltigen Verkehr ausgeglichen werden. Wir bezweifeln dies, da das Reisen auch bei enorm

niedrigen Fahrpreisen wegen der übrigen Reisekosten nicht so leicht auszuführen ist, als Dr. Hertzka annimmt und auch die meisten Menschen von ihrem Beruf so sehr in Anspruch genommen sind, dass sie die billigen Personenportos nicht entsprechend ausnutzen könnten. — In Anbetracht der Wichtigkeit des Problems ist sowohl der Vortrag des Verfassers als die Debatte über diese Tagesfrage für Fachmänner und Laien so lehrreich, dass wir die Lektüre des gut ausgestatteten Werkchens jedem empfehlen können.

Das Warmlaufen der Maschinenlager von Ingenieur Josef Grossmann. Wien, Verlag von R. v. Waldheim. Preis 70 ₰ = 40 kr. Oe. W.

Das Schriftchen hat den Zweck, die irrigen Meinungen, welche über das Warmlaufen der Maschinenlager in Uebung sind, zu widerlegen und die an dieser Frage zunächst Interessirten d. h. die Lokomotivführer, Maschinisten und Heizer über das Wesen der Sache aufzuklären.

Nach Darlegung der landläufigen Ansichten über das Warmlaufen der Lager wird das Laugehen der Lager als normaler Zustand dargestellt und die Kennzeichen angegeben, durch welche das harmlose Laugehen von dem gefährlichen Warmlaufen zu unterscheiden ist.

Militärische Verwendung der Elektrizität als Licht und Kraft; elektrischer Betrieb neuer Festungs- und Belagerungsmaschinen von O. von Giese, Oberst a. D. (136 Seiten 3 ℳ) Im Verlag der G. Braun'schen Hofbuchhandlung in Karlsruhe.

Mit grossem Fleiss hat der Herr Verfasser alles zusammengesucht, klar und militärisch kurz dargestellt, was seinem Zwecke, die Naturkräfte der Landesvertheidigung möglichst nutzbar zu machen, dienen kann. Das Buch hat deshalb für Offiziere, Elektrotechniker, Maschinenkonstrukteure und Eisenbahnbaumeister gleich hohen Werth, es vermittelt das gegenseitige Verständniss, dient allen gleichmässig zur Orientirung und Anregung.

Die Figuren der Tafel I und II zeigen die Anwendung des elektrischen Lichts und der elektrischen Kraftübertragung in einem modernen detachirten Fort. Auf Tafel II sind die für die provisorische Einrichtung elektrischer Centralstationen im Kriege so wichtige Aptirung von Lokomotiven und Lokomobilen und die provisorische Aufstellung von Turbinen, als Motoren elektrischer Maschinen skizzirt.

—st— **Handbuch der elektrischen Telegraphie,** unter Mitwirkung von mehreren Fachmännern herausgegeben von Prof. Dr. K. E. Zetzsche, Kaiserlichem Telegrapheningenieur. III. Band, erste Hälfte 4. Lieferung. Die Telegraphenapparate, bearbeitet von Dr. Zetzsche. Mit zahlreichen in den Text gedruckten Holzschnitten. Berlin 1885. Verlag von J. Springer.

Von diesem, in Jahrgang 1881 S. 1161 und Jahrgang 1884 S. 1090 d. Ztg. bereits besprochenen Werke liegt uns nun die 4. Lieferung der ersten Hälfte des III. Bandes vor.

Dieselbe bringt die in voriger Lieferung begonnene Behandlung der Telegraphenapparate zur Fortsetzung, aber noch nicht zum Abschluss, welcher in einer demnächst erscheinenden 5. Lieferung erfolgen wird. In Kürze soll auch die erste Lieferung von Band V herauskommen, welcher „Die elektrische Telegraphie für besondere Zwecke II" umfassen wird.

Hinsichtlich der Vollständigkeit und sachkundigen gründlichen Bearbeitung, sowie der Brauchbarkeit des Handbuches beziehen wir uns auf früher Gesagtes.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Fahrplanbekanntmachungen.

Main-Neckarbahn. Fahrplanänderung. Mit 1. November 1885 erhält der Lokalzug 22 die nachbemerkten neuen Kurszeiten:

Lokalzug No. 22
(seither um 4^{40} Morgens aus Darmstadt abgehend):

Darmstadt	Abg.	5^{30}	Morgens
Arheilgen	„	5^{38}	„
Egelsbach	„	5^{47}	„
Langen	„	5^{55}	„
Sprendlingen	„	6^{3}	„
Isenburg	„	6^{10}	„
Louisa	„	6^{17}	„
Frankfurt	Ank.	6^{25}	„

Vom 1. März 1886 ab wird dieser Zug wieder zu den bisherigen Zeiten gefahren werden.

Darmstadt, 22. Oktober 1885. (2301)
Die Direktion.

Vom 11. November d. Js. werden die auf der Bahnstrecke Laskowitz-Tuchel kursirenden Züge auf dem zwischen Poln. Cekzin und Lnianno eingerichteten **Haltepunkte Lindenbusch** nach Bedarf anhalten und werden Billets für den Verkehr zwischen Lindenbusch einerseits und Tuchel, Poln. Cekzin, Lnianno, Driczmin und Laskowitz andererseits ausgegeben werden. Die Züge werden wie folgt von Lindenbusch abfahren:

Richtung nach Poln. Cekzin.
Zug 632 um 9 Uhr 5 Min. Vorm.
„ 636 „ 8 „ 48 „ Nachm.
Richtung nach Lnianno.
Zug 631 um 5 Uhr 37 Min. Vorm.
„ 635 „ 5 „ 39 „ Nachm.

Etwaige Gepäckstücke werden von Lindenbusch unexpedirt mitgenommen und wird die Fracht hierfür auf der Endstation erhoben.

Vom gleichen Tage ab wird Lindenbusch auch für den Wagenladungs-Güterverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass Einrichtungen für die Verladung schwerwiegender Gegenstände, Fahrzeuge und Vieh daselbst nicht vorhanden sind.

Der dieserhalb erscheinende Nachtrag III zum Kilometerzeiger des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg enthält die der Berechnung der Beförderungspreise zu Grunde zu legenden Entfernungen, sowie Berichtigungen des Kilometerzeigers. Insoweit letztere Erhöhungen enthalten, treten die höheren Preise erst am 15. Dezember d. Js. in Kraft.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 31. Oktober 1885. (2302)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Güterverkehr.

Mit dem 1. November d. J. tritt ein neues Heft No. 2 des **Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifs** in Kraft. Dasselbe enthält Entfernungen beziehungsweise Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektions-Bezirks Altona, sowie der Lübeck-Büchener und Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Aufgehoben werden durch diesen Tarif:
1. der Hannover-Bayerische Verbands-Gütertarif (Heft No. 4) für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Altona-Kieler, Holsteinischen Marsch-, Westholsteinischen und Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, gültig vom 11. Oktober 1883 ab, nebst den Nachträgen I bis V;
2. der Hannover-Bayerische Verbands-Gütertarif (Heft No. 1) gültig vom 1. Mai 1883 an, nebst den Nachträgen IV bis VIII bezüglich der im Verkehr zwischen Hamburg-H. und Hohnstorf einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits bestehenden direkten Tarifsätze;
3. der Magdeburg-Bayerische Verbands-Gütertarif vom 15. August beziehungsweise 1. Oktober 1884, nebst Nachtrag I bezüglich der im Verkehr der Station Wittenberge mit Bayerischen Stationen bestehenden direkten Tarifsätze;
4. die mittelst Instruktions-Verfügungen eingeführten Aenderungen und Ergänzungen hinsichtlich der unter 1, 2 und 3 näher bezeichneten Verbands-Gütertarife.

Soweit durch den neuen Tarif Taxerhöhungen herbeigeführt werden, bleiben noch bis zum 15. Dezember 1885 die alten Frachtsätze in Gültigkeit. Bis zu demselben Tage findet auch direkte Güterabfertigung auf Grund der seither in Kraft befindlichen Tarife, sowie der bisher gültigen Instradirungsvorschriften von oder nach denjenigen Stationen eventuell statt, für welche in dem neuen Tarif direkte Taxen nicht mehr enthalten sind.

Exemplare des fraglichen Tarifhefts sind käuflich zum Preise von 0,50 ℳ pro Stück durch Vermittelung der Güterexpeditionen der Verbandsstationen zu beziehen.

Ueber die Instradirung der Transporte innerhalb des Verbandes bestehen besondere Vorschriften, welche bei den Güterexpeditionen zu erfahren sind. (2303)

Hannover, den 28. Oktober 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Am 1. November d. J. treten je ein Nachtrag I zu den Heften C 1, 2, 3, 4 und 6 des **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs** vom 1. November 1883 beziehungsweise 15. Januar 1884 sowie ein Nachtrag II zum Heft C 4 in Kraft.

Dieselben enthalten unter anderem eine Bestimmung über die Beförderung von Gütern im Verkehr mit den Stationen Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach, Eil- und Stückgutsätze für den Verkehr mit Barmen (Unter-) und Weitmar, ermässigte Sätze für Station Lüdenscheid, neue Sätze für die Stationen Iserlohn (Ostbahnhof) und Westig, Tarifsätze für den direkten Verkehr mit Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn, für den Verkehr mit den Stationen Boxmeer, Geldermalsen, Gorinchem, Helvoirt, Kesteren, Oss, Ravestein, Tiel, Venray und Sneck der Niederländischen Staatsbahn, Eilgutsätze für den Verkehr mit Kwadyk-Edam, Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Enkhuizen, Hoorn und Purmerend der Holländischen Bahn und Birthen der Nordbrabant-Deutschen Bahn.

Ferner werden durch dieselben Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahme-Tarife A für Holz, B und C für Eisen u. s. w. der Spezialtarife I und II u. s. w., E für Getreide u. s. w., F für Eisenerze u. s. w., G für Kalk u. s. w. und J für verschiedene Artikel, sowie ein neuer Ausnahmetarif K für Bücklinge eingeführt. Die Sätze für Eisenerz von Station Enschede der Holländischen Bahn sind erst von Eröffnung derselben ab gültig. Die

Sätze des Ausnahmetarifs G für Zevenaar treten am 15. Dezember d. J. ausser Kraft und werden die von da ab zur Auflieferung kommenden Kalksendungen für genannte Station nach Specialtarif III abgefertigt. Die erhöhten Sätze der Ausnahmetarife E und J, sowie die durch Berichtigung eintretenden Erhöhungen haben erst vom 15. Dezember d. J. Gültigkeit. Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau hier.

Elberfeld, den 28. Oktober 1885. (2304J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November 1885 tritt der Nachtrag III zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau** in Kraft.

Derselbe enthält:

a) die Aenderung und Erweiterung des Vorworts und der besonderen Bestimmungen;

b) Aenderungen und Erweiterungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;

c) Einführung direkter Frachtsätze zum Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II;

d) Erweiterungen, Ermässigungen und Berichtigungen zum Ausnahmetarif 5 für Holz des Spezialtarifs I;

e) die Erweiterung des Tarifs durch Einbeziehung der Stationen der neu zu eröffnenden Strecken Schöneck - Berent, Bromberg - Fordon, Johannisburg - Lyck, Czempin - Schrimm und der bisherigen Personen-Haltestelle Mischke für den gesammten Güter-, Leichen- und Viehverkehr, der Haltestelle Lindenbusch für den Wagenladungs - Güterverkehr und Einführung niedrigerer Sätze für einzelne Stationen infolge der eintretenden Abkürzung durch die neu zu eröffnende Strecke Johannisburg-Lyck;

f) Erweiterung des Ausnahmetarifs 1 für Getreide aller Art etc.;

g) Berichtigungen des Tarifs und Aenderungen einzelner Stationsnamen.

Die unter c bezeichnete Erweiterung des Tarifs ist bereits früher publizirt. Die Frachtsätze für die Stationen der Strecke Johannisburg - Lyck inkl. und für die Stationen Kowahlen, Marggrabowa und Kiöwen unseres Direktionsbezirks, sowie für Grajewo und Prostken der Ostpreussischen Südbahn treten erst an dem Eröffnungstage der genannten Strecke, den 16. November cr., in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrags sind durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zum Preise von 0,30 ℳ zu beziehen.

Bromberg, den 22. Oktober 1885. (2305)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Staatsbahn - Gütertarif **Frankfurt a/M.-Elberfeld** vom 1. August 1883 kommt mit Gültigkeit vom 1. November d. J. der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen neue bezw. abgeänderte Tarifentfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (2306)

Frankfurt a/M., den 26. Oktober 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die für die Haltestelle Alt - Ranft in dem Lokalgütertarife für den dieseitigen Bezirk unter II. D. III. 1 auf Seite 33 vorgesehene Beschränkung, dass Sendungen nach dieser Haltestelle nur frankirt, von derselben nur unfrankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen, tritt mit dem 15. November d. J. ausser Kraft. (2307)

Berlin, den 30. Oktober 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zu dem im **Süddeutschen Eisenbahnverbande** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) am 20. Juli d. J. ausgegebenen Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc. von Süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad, Furth i. W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach transit erscheint am 1. November d. J. der I. Nachtrag, welcher Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie neue Frachtsätze für verschiedene Deutsche Stationen enthält.

Der Nachtrag wird von den betheiligten Verwaltungen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich abgegeben.

München, den 30. Oktober 1885. (2308)
Generaldirektion
der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten (Betriebsabtheilung).

Mit dem 1. November d. J. wird Nachtrag V zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. Oktober 1881 ausgegeben und ist bei den Stationen zu haben.

Nachtrag enthält Frachtermässigungen und redaktionelle Aenderungen bezw. Ergänzungen. (2309)

Blankenburg H., den 30. Oktober 1885.
Die Betriebs-Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Am 1. November cr. werden die Stationen Langförden, Schneiderkrug und Vechta der Oldenburgischen Staatsbahn, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs - Güterverkehr eingerichtet waren, auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Thieren bleibt vorläufig noch ausgeschlossen. (2310B&W)

Oldenburg, 1885 Oktober 30.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1885 treten im Verkehr zwischen der Station Lüneburg einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits für den **Transport von Salz** in Ladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für 10 000 kg pro Wagen direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 27. Oktober 1885. (2311)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1885 treten im Verkehr zwischen den Stationen Linden (Fischerhof) und Linden (Küchengarten) des Direktionsbezirks Hannover einerseits und der Station Schrimm des Direktionsbezirks Breslau andererseits für den **Transport von Salz** in Ladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 27. Oktober 1885. (2312)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im **Lokal- und Wechselverkehr** der **Preussischen Staatsbahnen** vom 1. August bis Ende Dezember 1885 zugestandene Frachtberechnung für Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionstheile etc.), welches auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg verladen ist, wonach die Fracht nach den Sätzen des betreffenden Spezial- oder Ausnahmetarifs für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg zu erheben ist, findet von jetzt ab bis Ende des laufenden Jahres im gesammten Umfange des Rheinischen Nachbarverkehrs und des Rheinisch - Niederdeutschen Verbandsverkehrs Anwendung.

Köln, den 30. Oktober 1885. (2313)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch - Französischer Verkehr via Elsass - Lothringen. Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. wird die Station Liblar für Braunkohlen- und Briquetstransporte nach Belfort transit in den Ausnahmetarif für Steinkohlen- etc. Transporte vom 20. d. Mts. aufgenommen.

Die Sätze betragen bei Aufgabe von 10 000 kg = 13,70 und bei Aufgabe von 100 000 kg = 12,10 Frcs. pro Tonne. (2314)

Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Böhmisch - Tiroler Güterverkehr. Mit 15. November 1885 gelangt für den Transport mineralischer Kohlen von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Dux - Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach in Tirol gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Hierdurch werden nachbenannte Tarife bezw. Tarifsätze aufgehoben:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Koaks ab Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau) nach in Tirol gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft via Eisenstein - Kufstein vom 25. Januar 1879.

2. Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen ab Stationen der a. priv. Buschtêhrader, der K. K. priv. Aussig-Teplitzer und der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Tiroler Linie) via Eger - Kufstein vom 1. Februar 1879.

3. Die im Lokalverkehr der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zwischen Bilin, Brüx, Dobran, Dux - Ladowitz, Kaznau, Lititz, Tremosna einerseits und Wörgl, sowie den Stationen der Strecke Innsbruck-St. Anton inkl. bisher bestandenen Kohlenfrachtsätze.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes können durch die obengenannten Verwaltungen sowie durch die Regieverwaltung der unterfertigten Stelle unentgeltlich bezogen werden.

München, den 29. Oktober 1885. (2315)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 10. November l. J. tritt der Nachtrag X zum Oesterr. Verbandstarife Theil II — Heft 1 in Kraft.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Nixdorf (B. W. B.) einerseits und den Wiener und Prager Bahnhöfen andererseits, ferner Berichtigungen des Nachtrags IX zum Oesterr. Verbandstarife Theil II Heft 1.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und bei der geschäftsführenden Direktion dieses Verbandes (priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Wien, Pestalozzig. 8) erhältlich.

Im Nachtrag VII zum Lokaltarife Theil II — Heft 4 der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ist auf Seite 5 der Frachtsatz der II. Klasse für Landskron-Hohenmauth irrig mit 32,4 angegeben, während derselbe richtig 36,4 heissen soll.

Im Ostdeutsch - Oesterr. Verbandstarife Theil II Heft 2 Seite 148 soll der Frachtsatz für Getreide zwischen Sichelsdorf und Frankfurt a/O. statt 1,15 ℳ richtig 2,09 ℳ lauten. (2316RM)

III. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 313 800 kg eisernen Querschwellen, 5 728 kg Schienenbolzen mit Muttern, 9 998 kg Klemmplättchen und 40 000 Stück stählernen Unterlagsringen

soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 18. November d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36.

Die Angebote müssen mit der Aufschrift „Angebot auf eiserne Querschwellen nebst Kleineisenzeug“ versehen sein.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnung können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 1 ℳ entnommen werden.

Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin. Hinsichtlich der Bewerbung um diese Lieferung sind die in No. 223 des Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsanzeigers und No. 661 der Schlesischen Zeitung bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen massgebend.

Breslau, den 29. Oktober 1885. (2317)
Materialien-Büreau.

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1886 erforderlichen nachbenannten Werkstatts- und Betriebsmaterialien beabsichtigen wir im Submissionswege zu vergeben, als: Banca-Zinn, Blech- und Fassnieten, Bleiplomben, Holzschrauben, Doppelfirniss, Rohes Rüböl, Brennöl (raffinirtes Rüböl), Russischer Talg, Braune Seife, Weisse Seife, Stangenkreide, Segelleinen II. Kl., Polsterleinen, Hanfschlauch, Gestreifter Plüsch, Rother Plüsch, Schmirgelleinen, Putzwolle (Spinnabgang), Italienischer Hanf, Bindfaden, Plombierschnur, Borax, Waschschwämme, Stearinlichte (6 Stück = ½ kg), Reissigbesen, Zündhölzer (Einhundertpackung), Tafeldochte, hohle Dochte, Gedrehte Dochte, Fruchtgummi, Waschleder, Kupfervitriol, Telegraphenpapierrollen mit Holzkern.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen werden von dem Sekretariate der unterzeichneten Direktion abgegeben. Offerten sind unter Beifügung von Materialproben und einem unterschriftlich anerkannten Exemplare der Lieferungsbedingungen bis spätestens den 28. November 1885 (einschliesslich) mit der Aufschrift:

Offerte auf Werkstatts- und Betriebsmaterialien

versiegelt und franko an die unterfertigte Direktion einzureichen.

Meiningen, den 15. Oktober 1885. (2318)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die Anfertigung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für eine Brücke über die kleine Reglitz in der neuen Verbindungsbahn bei Stettin, etwa 94 t Schmiedeeisen und 4 t Gusseisen, soll vergeben werden. Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Angebot für die Eisenkonstruktion der Reglitzbrücke“

bis zum 20. November d. J., Nm. 6 Uhr, an uns einzureichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Eröffnung der eingegangenen Angebote am 21. November 1885, Vm. 10 Uhr.

Zeichnungen, statische und Gewichtsberechnung und spezielle Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ vom Sekretariat I zu beziehen, liegen auch im Büreau des Berliner Baumarkt zur Einsicht aus.

Stettin, den 26. Oktober 1885. (2319)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Berlin-Stettin.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Lieferung der für die Werkstätten Breslau, Posen und Ratibor pro 1886/7 erforderlichen Nutzhölzer. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Nutzhölzern“ versehen, bis zum Ausschreibungstermine Freitag, den 20. November cr., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse No. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst im Zimmer No. 26 zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von 1 ℳ (in baar bezw. in Briefmarken à 10 ₰) pro Exemplar unfrankirt bezogen werden. Hinsichtlich der Bewerbung um diese Lieferung sind die in diesem Jahre in No. 223 des Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsanzeigers und in No. 661 der Schlesischen bezw. Breslauer Zeitung bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen massgebend. Der Zuschlag erfolgt innerhalb drei Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 31. Oktober 1885. (2320)
Materialienbüreau.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Westholsteinische Eisenbahn. Es stehen bei uns zum Verkaufe:

6 Stück Induktionsapparate,
18 „ elektrische Glockensignale mit Signalscheiben,

welche etwa 4 Jahre bei uns funktionirt haben und wegen Aenderung unsers Signalsystems überflüssig geworden sind. Sämmtliche Apparate sind aus der Fabrik von Siemens & Halske hervorgegangen.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfragen unser Hauptbüreau. (2321)
Die Direktion.

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.

Das
Entwerfen einfacher
Bauobjekte
im Gebiete des Eisenbahn-Ingenieurwesens.
Band I.:
Wegbrücken (Wegüberführungen).
Mit 28 Tafeln in Quarto, wovon 25 Tafeln mit ausgeführten Bauwerken.
Herausgegeben von
Richard Ludwig,
Ingenieur.
6 Mark.
Vorrätig in allen Buchhandlungen.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Georg Kieffer, Köln u. Berlin NW.
Fabr. v. Westons, Eades, Moores, Seil- und
Schnell-Flaschenzügen
Kabel, Winden, Kranen, Speisen-, Waaren- u. Personen-Aufzügen.
Verzahnte Kettenräder
calibrirte Ketten
Schiffs- u. Kranenketten.

Tinten.
Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. Bornträger & Clüsener.

Fabrik-Oefen,
Patent Hohenzollern, D. R.-P. 1136 u. 13296, und nach bewährtem eigenem System, in verschiedenen Grössen u. Constructionen, liefert in gediegenster Ausführung die
Mannheimer Eisengiesserei
Carl Elsaesser,
Mannheim.

Warnung!
EISOENNECKEN BONN
Da wiederholt Nachahmungen unserer *Rundschrift-Federn und Hefte* in geringer Qualität u. unter trügerischen Anpreisungen feilgeboten werden, so halten wir es für unsere Pflicht, vor deren Ankauf ausdrücklich zu warnen u. darauf aufmerksam zu machen, dass die echten Rundschriftfedern den Namen
„F. SOENNECKEN“
tragen.
F. Soennecken's Verlag, Bonn, Berlin, Leipzig.

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und vermiethet Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen:
Anleitung zur Errichtung und Instandhaltung
oberirdischer
Telegraphen- und Telephon-Linien
aus Lazare Weiller's Patent
Silicium-Bronze-Draht.
Nach Mittheilungen erfahrener Fach-Ingenieure bearbeitet von J. B. Grief.
Im Anhange:
Neue Type für leichte Untersee-Kabel.
Mit über 100 Original-Abbildungen und 18 Tabellen.
— Preis 2 fl. = 3 M. 50 ₰ = 4 Francs. —
Verlag von **L. W. Seidel & Sohn, Wien.**
(Enthält Angaben über Beschaffenheit, Eignung und bisherige grössere Verwendung der Silicium-Bronze, sowie über Behandlung des Draht-Materiales, praktische Werkzeuge und Vorrichtungen, ferner Draht-Mass- und Gewichts-Tabellen etc.)

Weyl's neuerfund. heizbarer Badestuhl. Mit 5 Kübeln Wasser und 1 Kilo Kohlen ein 30° warm. Bad. Illustr. Preiscour. gratis. Badewannen etc. **L. Weyl**, BerlinSW. Friedrichstr. 22.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUN
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

UNION
Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund
liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen.
Eisenbahnschienen und Pferdebahnschienen aus Bessemerstahl und Flussstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- u. Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemerstahl, Martinstahl u. Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Geschosse.
Schmiedestücke jeder Art aus Eisen und Stahl, geschmiedet und bearbeitet.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl. Hufstab-, Mutter-, Felgen-, Reifen & Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen etc. — Nach unserem Profilbuch und für die Normalprofile nach dem deutschen Normalprofilbuch. Unser Profilbuch senden wir auf Verlangen gern zu.
Kesselbleche in Prima-, Feinkorn-, Holzkohlen-, Lowmoor-, Flusseisen-, Martinstahl & Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.

Circuliröfen
Patent Hohenzollern No. 1136.

40° 250° 104° 118° 41° 128° 40° 155° 46° 203° 41° 41° 56°

Diese Oefen werden für Werkstätten und Säle in 4 Grössen hergestellt und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes um 10° Cels. einer für

5000 cbm Inhalt	mit 800 mm	Durchm.
3500 „ „	„ 650 „	„
2000 „ „	„ 500 „	„
1000 „ „	„ 350 „	„

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und sind bereits weit über 1000 Stück im Betrieb.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei in Plagwitz-Leipzig.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 87. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 7. November 1885.

Das Telephon im Eisenbahndienst.

In neuerer Zeit ist das Telephon auch im Eisenbahndienst vielfach erprobt worden. Wie wir erfahren, hat das Reichs-Eisenbahnamt von den Eisenbahnverwaltungen Bericht über die Zweckmässigkeit desselben im Betriebsdienst erfordert und die bei den bisherigen Versuchen erzielten Ergebnisse den sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen zur Nutzbarmachung mitgetheilt. Aus den umfangreichen Mittheilungen soll einiges als von allgemeinem Interesse in nachstehendem wiedergegeben werden.

Das Telephon wird danach auf dem weitaus grössten Theile der Deutschen Eisenbahnen versuchsweise gebraucht; zum Theil ist dasselbe auch definitiv in Anwendung; im ganzen haben das Telephon 33 Bahnverwaltungen mit zusammen 28 436 km Bahnlänge in Benutzung.

Die günstigsten Erfahrungen sind auf Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung gewonnen worden, indem hier das Telephon sowohl im inneren, als auch im äusseren Betriebsdienst vielfach bereits als ausschliessliches Verständigungsmittel benutzt wurde. Namentlich trifft dies zu auf Bahnen, auf denen schon infolge ihrer geringen Ausdehnung die Betriebsverhältnisse einfach sind, und Zugkreuzungen gewöhnlich nicht vorkommen; aber auch auf grösseren Bahnstrecken dieser Art, auf denen im Interesse der Betriebssicherheit die elektro-magnetischen Telegraphenverbindungen neben den Telephonanlagen noch längere Zeit hindurch beibehalten worden waren, sind die Erfolge so günstig gewesen, dass jene zum Theil ausser Betrieb gesetzt werden konnten.

Auf Hauptbahnen, auf welchen für bestimmte Zwecke ausschliesslich elektro-magnetische Telegraphenverbindungen vorgeschrieben sind, hat das Telephon vorwiegend im inneren Betriebsdienst Anwendung gefunden und hier mit gutem Erfolge zur Verbindung der verschiedenen Büreaulokalitäten unter einander gedient. Die an einigen Stellen bemerkten nachtheiligen Einwirkungen, hervorgerufen durch das Arbeiten der Betriebsmaschinen, das Fahren von Zügen oder Lokomotiven, das Klappern der Morseapparate etc. haben zum grössten Theile durch Herstellung abgesonderter, isolirt gelegener Räume für die Unterbringung der Telephone behoben werden können. Im äusseren Betriebsdienst beschränkte sich ihre Verwendung grösstentheils auf die Verbindung der Stationsbüreaus mit den Anlagen für Centralweichen- und Signalstellung, sowie mit den Wärterposten der Eingangsweichen. Ausser der auch hier hervorgetretenen und in ähnlicher Weise, wie vorgedacht, beseitigten nachtheiligen Einwirkung des Nebengeräusches machten sich vorzugsweise Störungen durch den Uebertritt der Induktionsströme der übrigen Leitungen auf die an gemeinschaftlichem Gestänge angebrachte Telephonleitung bemerkbar. Durch Anbringung der Telephonleitung an besonderem Gestänge, insbesondere aber durch unterirdische Leitungen konnte diesem Uebelstande begegnet werden; von sehr günstiger Wirkung war die Anwendung einer in sich geschlossenen (doppelten) oberirdischen Leitung. Letztere Anordnung erwies sich auch zur Behebung der Uebertragung der Morse-Batterieströme durch die Erdverbindungen auf die an besonderem Gestänge angebrachte einfache Telephonleitung als sehr zweckmässig. Eine ausgedehntere Verwendung des Telephons im äusseren Betriebsdienst auf Hauptbahnen kann zur Zeit noch nicht als zulässig bezeichnet werden, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil bisher keine Unterlagen für die stattgehabte Verständigung haben geschaffen werden können. Dieser Mangel fällt allerdings schwer ins Gewicht, da — abgesehen davon, dass bei etwaigen Unregelmässigkeiten oder Unfällen die Ermittelung des Schuldigen schwierig, mitunter sogar unmöglich wird — sich keine Gelegenheit bietet, unrichtige Betriebsdispositionen rechtzeitig festzustellen und abzuändern. Man hat versucht, diesem Uebelstande durch Führung besonderer Journale abzuhelfen, in welche die Depeschen, sowohl vom Aufgebenden, als auch vom Aufnehmenden eingetragen und vom letzteren zum Beweise des richtigen Verständnisses wieder zurückgegeben werden mussten. Obgleich hierbei Missverständnisse nicht bemerkt worden sein sollen, so werden, bevor diese für eine exakte Handhabung des Betriebsdienstes immerhin zeitraubende Einrichtung als unbedingt zuverlässig betrachtet werden kann, noch umfangreiche Erprobungen stattfinden müssen.

Besonders erwähnenswerth ist noch die versuchsweise Verwendung des Telephons auf der freien Strecke. Nachdem bereits vor mehreren Jahren in die für die Abgabe der Glockensignale bestimmte Leitung Telephone eingeschaltet wurden und hierdurch

die Bahnwärterposten Gelegenheit erhielten, unter einander, sowie mit den nächstgelegenen Stationen zu korrespondiren, sind in letzter Zeit an Stelle der vorgeschriebenen transportablen Morseapparate in den Zügen versuchsweise Telephone mitgeführt worden. Diese fanden namentlich im Winter bei Schneeverwehungen häufig Verwendung, und soll durch dieselben die Verständigung vom Zuge nach beiden Seitenstationen besser und schneller erfolgt sein, als früher durch die Morseapparate.

Hiernach ergeben die beim Betriebe auf Hauptbahnen erzielten Erfolge für die Verwendung des Telephons immerhin noch keine genügende Zuverlässigkeit; indess wird erwartet werden dürfen, dass es schliesslich — namentlich im Hinblick auf die grossartigen Fortschritte in der Elektrotechnik — gelingt, durch geeignete Vorkehrungen das Telephon auch auf Hauptbahnen in grösserem Umfange verwendbar zu machen. Die Bekanntgabe der im Eisenbahnbetriebe gewonnenen Erfahrungen seitens des Reichs-Eisenbahnamts wird zu einer grösseren Ausbildung des gedachten Verständigungsmittels nicht unwesentlich beitragen.

Ueber die Ursachen des Rückganges der Einnahmen aus dem Güterverkehr der Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1884.

Unter vorstehender Aufschrift brachte die unter staatlicher Oberleitung stehende „Leipziger Zeitung" vor kurzem einen offenbar aus sachkundig Feder herrührenden Artikel, den wir in folgendem unseren Lesern mittheilen, da er in Ausführung und beziehentlich Ergänzung der von uns in No. 28 d. Ztg. vom 11. April 1875 S. 361 und No. 74 vom 23. September d. Js. S. 946 gemachten Andeutungen vieles auch für weitere Kreise Interessante enthält:

Während der Personenverkehr auf den Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1884 sowohl hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen als auch hinsichtlich des Ertrags eine Zunahme erfahren hat — es wurden befördert 21 601 959 Personen gegen 20 385 266 im Vorjahre, also um 5,97 pCt. mehr und vereinnahmt an Personengeld 19 043 761,61 ℳ gegen 18 126 589,25 ℳ im Vorjahre, d. i. 5,06 pCt. mehr — zeigt sich beim Güterverkehr die Erscheinung, dass zwar das beförderte Quantum von 10 794 299,7 Tonnen (die Tonne zu 1 000 kg) im Jahre 1883 auf 11 119 401,0 Tonnen im Jahre 1884, mithin um 325 101,3 Tonnen oder 3,01 pCt. gestiegen, die erzielte Frachteinnahme aber (ohne Berücksichtigung der Nebeneinnahmen aus dem Güterverkehr und nach Abzug der restituirten Beträge) von 41 935 670,27 ℳ im Jahre 1883 auf 40 366 741,70 ℳ im Jahre 1884, d. i. um 1 568 928,57 ℳ oder um 3,74 pCt. zurückgegangen ist.

Die Gründe einer solchen Verminderung der Einnahmen bei gleichzeitiger Vermehrung des Transportquantums können unseres Erachtens in der Hauptsache dreifache sein: entweder die Frachtsätze, welche für die Beförderung erhoben wurden, haben eine — durchgängige oder theilweise — Herabsetzung erfahren, oder es haben die Transporte der billiger tarifirenden Güter in höherem Masse zugenommen, als die der zu höheren Frachtsätzen gefahrenen, oder endlich das Transportquantum ist durchschnittlich auf kürzeren Entfernungen befördert worden, als früher. Selbstverständlich können auch zwei dieser Gründe oder alle drei gleichzeitig zu der fraglichen Wirkung beitragen.

Im nachstehenden soll nun erörtert werden, auf welche der angeführten Gründe das Mindererträgniss der Sächsischen Staatsbahnen zurückzuführen ist.

Was zunächst die Frage der Herabsetzung der Tarifsätze anlangt, so ist es eine bekannte Thatsache, dass im Jahre 1884 auf den Sächsischen Staatsbahnen eine solche Herabsetzung, und zwar in der umfassendsten Weise stattgefunden hat, da vom 1. April ab die viel besprochene Ermässigung der gesammten Einheitssätze im Güterverkehr nach dem Vorgang der Preussischen Staatsbahnen eingetreten ist, und es springt in die Augen, dass dieser Massnahme jedenfalls ein erheblicher Theil der gedachten Mindereinnahme zur Last zu legen ist.

Zur Orientirung fügen wir hier ein, dass diese Herabsetzung der Einheitssätze auf wiederholtes Andrängen der Sächsischen Industrie und des Sächsischen Handelsstandes erfolgte, welche darin, dass die Einheitssätze auf den benachbarten Nord- und Mitteldeutschen Bahnen niedriger waren als auf den — allerdings auch wegen der ungünstigeren Terrainverhältnisse durchschnittlich mit einem weit grösseren Kostenaufwande erbauten und einen weit höheren Betriebsaufwand erfordernden — Sächsischen Bahnen, eine Beeinträchtigung ihrer Interessen erblickten.

So ist denn die Ermässigung thatsächlich auch in Anlehnung an den Preussischen Vorgang durchgeführt worden, dergestalt, dass einmal die reinen Transportgebühren (Streckensätze) herabgesetzt und sodann die Expeditionsgebühren für die kürzeren Entfernungen bis zu 100 km je nach der Ausdehnung der Transportstrecke abgestuft wurden (während man in Sachsen bisher in der Erwägung, dass der Aufwand für Expedirung des Gutes, d. h. für die Annahme, Kartirung, Verladung, Entladung etc. desselben von der Länge des Transportweges unabhängig ist, die Expeditionsgebühren für jede Entfernung gleichmässig normirt hatte).

Die Höhe der Herabsetzung ergibt sich aus der nachfolgenden vergleichenden Tabelle (in welcher der Einfachheit wegen die auf besonderen Verhältnissen beruhenden Ausnahmetarife nicht mit berücksichtigt sind):

	bis 1. April 1884		vom 1. April 1884 ab:	
	Streckensatz pro Kilometer und 100 kg	Expeditionsgebühr pro 100 kg	Streckensatz pro Kilometer und 100 kg	Expeditionsgebühr pro 100 kg
Eilgut	2,24 ₰	24 ₰	2,20 ₰	doppelte Stückguttaxe
Stückgut	1,12 „	20 „	1,10 „	bis 10 km 10 ₰ 11— 20 „ 11 „ 21— 30 „ 12 „ 31— 40 „ 13 „ 41— 50 „ 14 „ 51— 60 „ 15 „ 61— 70 „ 16 „ 71— 80 „ 17 „ 81— 90 „ 18 „ 91—100 „ 19 „ über 100 „ 20 „
Wagenladungsklasse A1	0,80 „	20 „	0,67 „	
„ B	0,667 „	12 „	0,60 „	bis 10 „ 8 „ 11— 20 „ 9 „ 21— 30 „ 10 „ 31— 40 „ 11 „ über 40 „ 12 „
„ A2	0,55 „	12 „	0,50 „	
Spezialtarif I .	0,50 „	12 „	0,45 „	bis 10 „ 8 „ 11—100 „ 9 „ über 100 „ 12 „
„ II .	0,40 „	12 „	0,35 „	
„ III	0,30[1] (0,27) ₰	7 „	0,26[2] (0,22) ₰	

In zwei Fällen ergeben die neueren Sätze im Vergleich zu den früheren allerdings eine Tariferhöhung und zwar bei Eilgut für die Entfernungen von mehr als 30 km, bei den Gütern des Spezialtarifs III aber für die kürzeren Entfernungen bis zu 30 km. Die Ursache dessen liegt in beiden Fällen darin, dass die für die betreffenden Relationen eintretende Erhöhung der Expeditionsgebühren (bei Eilgut von 24 auf 20—40 ₰ und bei Spezialtarif III von 7 auf 8—9 ₰) die Preisbildung stärker beeinflusst, als die gleichzeitig eintretende Herabsetzung des Streckensatzes.

Im allgemeinen aber sind die Ermässigungen augenscheinlich bei weitem überwiegend, zumal für die Güter des Spezialtarifs III die früheren Sätze, soweit sie niedriger waren, beibehalten worden sind.

Eine im Jahre 1883 auf Grund der Betriebsergebnisse des Jahres 1880 aufgestellte Schätzung bezifferte den von Einführung der Preussischen Einheitssätze zu erwartenden jährlichen Einnahmeausfall auf ca. 2¼ Millionen Mark, also auf ca. ¾ Millionen Mark mehr, als thatsächlich im Jahre 1884 gegen das Jahr 1883 weniger vereinnahmt wurde. Zieht man aber in Berücksichtigung, dass die Tarifermässigung erst vom 1. April 1884 ab eingetreten ist und mithin die Güterverkehrs-Einnahmen nur während drei Viertheilen des vorigen Jahres beeinflussen konnte, so entspricht das mehrgedachte Mindererträgniss anscheinend fast genau der aufgestellten Schätzung. Gleichwohl würde man irren, wenn man hiernach annehmen wollte, dass die ganze Mindereinnahme des Jahres 1884 auf die mehrberegte Herabsetzung der Einheitssätze zurückzuführen wäre.

Es kommt vielmehr in Betracht, dass diese Herabsetzung nur im Lokalverkehr und in einigen direkten Verkehren und einigen Durchgangsverkehren bereits am 1. April 1884 ins Leben getreten ist, während sie für zahlreiche direkte und Durchgangsverkehre — soweit bei letzteren überhaupt die Sächsische Strecke auf die Tarifbildung von Einfluss ist — erst im Laufe des Jahres 1884, für einzelne dieser Verkehre aber, wegen der langwierigen Verhandlungen mit den oft in grosser Zahl betheiligten fremden Verwaltungen, im Jahre 1884 überhaupt noch nicht zur Durchführung gelangen konnte. Es ist dies aber um so wesentlicher, als aus dem Lokalverkehr nur 42,97 pCt. der Gesammt-Frachteinnahme herrührten. Das Nähere zeigt die nachstehende Zusammenstellung.

---

[1]) im direkten Verkehr 0,27 ₰.
[2]) 0,26 ₰ bis 100 km, von 101 km ab 0,22 ₰.

Die Ermässigung der Einheitssätze erstreckte sich

a) im Lokalverkehr

seit 1. April 1884 auf 5 304 251,0 t mit einer Frachteinnahme von 17 432 550,57 ℳ

	b) im direkten Verkehr:		c) im Durchgangsverkehr:	
	t	Frachtbetrag ℳ	t	Frachtbetrag ℳ
seit 1. April 1884 auf	1 782 639,1	4 624 723,65	657 422,3	1 756 872,86
„ 1. Mai „ „	827 835,9	4 221 030,71	—	—
„ 1. Juni „ „	961 057,2	3 642 368,28	4 410,1	12 036,20
„ 15. Juni „ „	15,2	159,50	—	—
„ 1. Juli „ „	344 761,7	1 479 629,35	—	—
„ 1. Aug. „ „	136 030,7	645 008,24	186 458,6	1 078 262,86
„ 15. Aug. „ „	9 797,7	49 796,86	25 845,1	196 206,61
„ 1. Okt. „ „	96 146,4	183 480,40	—	—
„ 15. Okt. „ „	—	—	17 390,9	119 500,42
„ 1. Nov. „ „	44 775,2	357 126,89	11 621,3	104 573,17
„ 15. Nov. „ „	12 568,6	102 002,93	—	—
„ 1. Dez. „ „	69 723,7	611 910,73	—	—
im Jahre 1884 überhaupt noch nicht betroffen wurden	403 493,6	2 641 404,48	223 156,7	1 349 792,94

Zusammen:

	t	Frachtbetrag ℳ
seit 1. April 1884 (9 Monate) auf	7 744 312,4	23 814 147,08
„ 1. Mai „ (8 „) „	827 835,9	4 221 030,71
„ 1. Juni „ (7 „) „	965 467,3	3 654 404,48
„ 15. Juni „ (6½ „) „	15,2	159,50
„ 1. Juli „ (6 „) „	344 761,7	1 479 629,35
„ 1. August „ (5 „) „	322 489,3	1 723 271,10
„ 15. August „ (4½ „) „	35 642,8	246 003,47
„ 1. Oktober „ (3 „) „	96 146,4	183 480,40
„ 15. Oktober „ (2½ „) „	17 390,9	119 500,42
„ 1. November „ (2 „) „	56 396,5	461 700,06
„ 15. November „ (1½ „) „	12 568,6	102 002,93
„ 1. Dezember „ (1 „) „	69 723,7	611 910,73
im Jahre 1884 überhaupt noch nicht betroffen wurden	626 650,3	3 991 197,42
	11 119 401,0	40 608 437,65 *)

Eine Durchschnittsberechnung hieraus ergibt, dass die Tarifermässigung nicht ¾, sondern nur etwa die Hälfte der Frachteinnahmen des vorigen Jahres beeinflusste, oder mit anderen Worten, dass die Ermässigung in Rücksicht auf die für zahlreiche Verkehre mit nennenswerthen Transportquanten und Frachteinnahmen erst nach dem 1. April erfolgte Durchführung als nicht schon am 1. April 1884, sondern erst etwa am 1. Juli ins Leben getreten anzusehen ist. Nimmt man nun nach obiger Schätzung an, dass die Herabsetzung für das ganze Jahr 2¼ Millionen ergeben haben würde, so ist der Ausfall, den sie für 1884 herbeigeführt hat, auf die Hälfte davon, d. i. also auf ca. 1 125 000 ℳ anzunehmen.

Es bedarf nicht der Erwähnung, dass diese Berechnung, wie die Mehrzahl der Durchnittsberechnungen, auf absolute Genauigkeit keinen Anspruch machen kann. Insbesondere aber kommt hier noch in Betracht, dass die Tarifermässigung in mehreren der in Frage kommenden direkten und Durchgangsverkehren zunächst nur theilweise eingeführt worden ist, während man bei der obigen Berechnung, da der Umfang der betroffenen Verkehrstheile nicht festzustellen war, angenommen hat, es sei die Einführung in jedem einzelnen Verkehr zu den betreffenden Zeitpunkten vollständig durchgeführt worden. Andererseits muss es doch immerhin fraglich erscheinen, ob die mehrgedachte, auf Grund der Ergebnisse des Jahres 1880 aufgestellte Schätzung in Rücksicht auf die in der Zwischenzeit vielfach eingetretenen Veränderungen, z. B. in den Ausnahmetarifen für das Jahr 1884 ohne weiteres als richtig anzunehmen ist. Es will uns vielmehr erscheinen, als sei diese Schätzung, da in der Zeit von 1880 bis 1884 ohnehin zahlreiche Frachtermässigungen eingetreten sind, eine zu hohe.

Nach alledem wird man den Ausfall, der auf die Einführung der Preussischen Einheitssätze im Jahre 1884 zurückzuführen ist, auf erheblich weniger als obige Summe an 1 125 000 ℳ anzunehmen haben.

Die Richtigkeit dieser Behauptung wird sich aber auch dadurch erweisen lassen, dass unbestreitbar noch andere Gründe in ziffermässig festzustellender Weise auf die in Rede stehende Mindereinnahme eingewirkt haben.

*) Die Differenz gegen die oben angeführte Summe der Gesammteinnahme von 40 366 741,70 ℳ erklärt sich daraus, dass es nicht möglich war, hier die restituirten Beträge auszuscheiden. Uebrigens ist die Differenz viel zu gering, um auf obige Berechnung irgend welchen Einfluss auszuüben.

Die Frage allerdings, ob etwa die Transporte der billiger tarifirenden Güter — d. i. die der Spezial- und Ausnahmetarife — gegen das Vorjahr in höherem Masse zugenommen haben, als die der zu höheren Sätzen gefahrenen Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen und der Eil- und Stückgutklassen — eine Verschiebung, welche natürlich zu einer verhältnissmässigen Verminderung des Frachtertrages geführt haben würde — ist im allgemeinen zu verneinen.

Bei den in den letzten Jahren mehrfach erfolgten Deklassifikationen, d. h. Versetzungen einzelner Artikel aus theureren Tarifklassen in billigere, wäre eine solche Verschiebung an sich recht wohl erklärlich. Thatsächlich hat sich aber die im Jahre 1884 eingetretene Zunahme des transportirten Quantums, wie die nachstehende Tabelle ergibt, wenigstens was die wichtigsten Tarifklassen anlangt, ziemlich gleichmässig auf die einzelnen Klassen vertheilt.

Es kommen nämlich von dem transportirten Gewicht

	im Jahre 1883		im Jahre 1884	
	t	Prozent des Gesammt gewichts	t	Prozent des Gesammt gewichts
auf Eilgüter	79 068,0	0,733	83 307,3	0,75
auf Stückgüter . . .	762 175,0	0,061	790 933,8	7,11
Allgemeine Wagenladungsklasse A 1 .	169 381,9	1,569	181 046,3	1,03
Allgemeine Wagenladungsklasse B .	305 282,5	2,828	321 040,9	2,89
Spezialtarif A 2 . .	473 666,1	4,388	486 845,4	4,38
„ I . . .	1 022 535,3	9,473	971 018,5	8,73
„ II . . .	307 429,0	2,848	345 661,4	3,11
„ III . . .	6 998 968,0	64,839	7 218 555,8	64,92
Ausnahmetarif 1 . .	15 714,0	0,146	337 021,0	3,03
„ 2 . .	261 406,2	2,422	86 353,0	0,78
„ 3 . .	181 580,6	1,682	53 228,3	0,48
„ 4 . .	38 920,0	0,361	10 350,0	0,09
„ 5 . .	27 060,9	0,251	86 845,6	0,78
„ 6 . .	1 660,0	0,015	580,0	0,01
„ 7 . .	3 400,0	0,031	2 140,0	0,02
Militärgüter	3 135,7	0,029	2 629,7	0,02
Frachtpflichtige Dienstgüter (ohne Ermässigung) . .	142 916,5	1,324	141 844,0	1,27
in Summa:	10 794 299,7	100	11,119 401,0	100

Die Abnahme der Güter des Spezialtarifs I und die gleichzeitige Zunahme der Güter der Spezialtarife II und III ist jedenfalls auf die oben beregten Deklassifikationen zurückzuführen. Die eingetretene Verschiebung ist aber augenscheinlich zu geringfügig, als dass sie in nennenswerther Weise auf die Einnahmen aus dem Güterverkehr im ganzen eingewirkt haben könnte.

Dagegen hat der dritte der oben aufgeführten Gründe zu der Mindereinnahme aus dem Güterverkehr in erheblicher Weise beigetragen, d. h. das beförderte Quantum hat in der That durchschnitlich kürzere Entfernungen zurückgelegt als im Vorjahre, oder mit andern Worten, das Wachsthum des Transportquantums ist in weit höherem Masse den Transporten auf kürzere Entfernungen als denen auf längere Entfernungen zu Gute gekommen.

Ziffermässig spricht sich dies darin aus, dass das beförderte Quantum eine Zunahme von 3,01 pCt. aufweist, die Zahl der von den Tonnen zurückgelegten Kilometer (Tonnenkilometer) aber nur um 0,87 pCt., d. i. von 818 516 899 auf 825 641 937 gestiegen ist, woraus sich ergibt, dass die durchschnittliche Länge der von jeder Tonne zurückgelegten Strecke von 75,83 km im Jahre 1882 auf 74,75 km im Jahre 1884, d. i. um 1,58 km abgenommen hat.

Der auf diese Transportverkürzung entfallende Minderertrag lässt sich unschwer berechnen. Würde nämlich im Jahre 1884 die durchschnittliche Länge der Transporte die gleiche geblieben sein wie im Vorjahre, würde also die Zahl der Tonnenkilometer im gleichen Verhältniss mit dem beförderten Gewicht, d. i. um 3,01 pCt. zugenommen haben, so würden im Jahre 1884 17 568 654 Tonnenkilometer mehr gefahren worden sein, als es thatsächlich der Fall war. Da aber im Jahre 1884 durchschnittlich pro Tonnenkilometer 4,89 ₰ vereinnahmt wurden, so würden solchenfalls 859 107 ℳ mehr vereinnahmt worden sein, und sonach hat die Verminderung der durchschnittlichen Transportlänge einen Einnahmeausfall in der vorgedachten Höhe zur Folge gehabt.

Es kommt also nach dieser Berechnung von dem im Jahre 1884 eingetretenen Minderertrag von 1 568 928,57 ℳ die grössere Hälfte mit ca. 860 000 ℳ auf die Verkürzung der Transportwege dergestalt, dass der durch die Tarifherabsetzung bewirkte Ausfall bis auf ca. 709 000 ℳ durch die Steigerung des Verkehrs ausgeglichen ist.

Es erübrigt nur noch, in Kürze der Ursachen zu gedenken, die zu der Verkürzung der durchschnittlichen Transportlängen geführt haben. Eine uns vorliegende — für den Raum dieses Aufsatzes leider zu umfangreiche — vergleichende Zusammenstellung der in den Jahren 1883 und 1884 im Lokalverkehr und in den direkten und Durchgangsverkehren auf die einzelnen Entfernungen von 10 zu 10 km beförderten Gewichtsmassen gibt uns hierfür Fingerzeige. Danach ist jene Wirkung zumeist der ausserordentlichen Zunahme des Binnenverkehrs auf kürzeren Entfernungen und sodann der Abnahme des Durchgangsverkehrs auf längeren Entfernungen zuzuschreiben.

Was zunächst den ersten Punkt betrifft, so wurden im Binnenverkehr befördert:

Auf Entfernungen	1884 t	1883 t	daher 1884
bis mit 10 km . . .	590 647,0	576 508,3	+ 14 138,7 = 2,45 pCt.
über 10—20 km . .	530 602,1	496 723,5	+ 33 878,6 = 6,82 „
„ 20—30 „ . .	688 988,6	663 956,4	+ 25 032,2 = 3,77 „
„ 30—40 „ . . .	667 758,6	638 852,1	+ 28 906,5 = 4,52 „
	u. s. w.		

Für die weiteren Entfernungen gleichen sich die Differenzen dann immer mehr und mehr aus.

Die Erklärung dieses Wachsthums des Verkehrs auf kurze Entfernungen aber dürfte unseres Erachtens in der Hauptsache darin zu suchen sein, dass mit der fortschreitenden Zunahme der Bevölkerungsdichtigkeit, wie sie in Sachsen stattfindet, auch die Dichtigkeit der einzelnen Produktions- und Konsumtionscentren wächst, dergestalt, dass die Konsumenten ihren Bedarf aus immer grösserer Nähe beziehen und die Produzenten ihre Produkte innerhalb eines immer kleineren Kreises absetzen können.

Vielleicht könnte man einen Theil dieser Verkehrszunahme auf kleinere Entfernungen auch aus der infolge der Einführung der abgestuften Expeditionsgebühren eingetretenen Verbilligung der Frachten für kleinere Entfernungen erklären.

Allein die schon vor Einführung der Preussischen Sätze gehegte Annahme, dass es durch eine Frachtermässigung nicht gelingen werde, die Konkurrenz des Botenfuhrwerks erfolgreicher als bisher zu bekämpfen, hat sich nach dem uns vorliegenden Material im allgemeinen als begründet erwiesen, so dass die gedachte Massnahme nur in verhältnissmässig seltenen Fällen diese Wirkung gehabt hat.

Der Rückgang des Durchgangsverkehrs auf den längeren Entfernungen ist im wesentlichen auf die mehr und mehr zunehmende Konkurrenzirung der Sächsischen Staatsbahnen durch das sie umspannende Preussische Staatsbahnnetz zurückzuführen.

Es kommen hier vor allem die Sächsischen Linien von 190 bis 200 und von 330—340 km in Frage.

Die Verkehrsverminderung auf die erstere Entfernung — Linie Bodenbach- resp. Tetschen-Leipzig — beläuft sich auf 70 949,7 t (182 182,6 t im Januar 1883 gegen 111 232,9 t im Jahre 1884) und erklärt sich einmal aus dem Rückgang des Getreidetransportes aus Oesterreich-Ungarn und des Eisenverkehrs, zugleich aber dadurch, dass auf Veranlassung der Preussischen Staatsbahnen in der zweiten Hälfte des Jahres 1883 namhafte Verkehre von dieser Linie auf die für die Sächsische Verwaltung wesentlich kürzere Route Bodenbach- (Tetschen-) Röderau umgelegt wurden, eine Massnahme, deren Wirkungen vollständig erst im Jahre 1884 zu Tage traten. Die Entfernungen, unter denen die letztere Route mit enthalten ist (120—130 km), weist daher auch ein kleines Plus auf.

Die Abnahme des Durchgangsverkehrs auf die Entfernungen 330—340 km betrifft die Linie Hof-Görlitz und wurde in der Hauptsache durch die gleichfalls auf Verlangen der Preussischen Staatsbahnen erfolgte Umlegung des Schlesisch-Süddeutschen Verkehrs von dieser für die Sächsische Verwaltung längeren Route auf die für Sachsen kürzere Elsterwerda-Hofer Route (230 km) verursacht. Ausserdem ist ein namhafter Theil des früheren Verkehrs über Görlitz-Hof auf die neue Route der Preussischen Staatsbahnen via Ritschenhausen (Suhl-Neudietendorf) übergegangen.

Wenn wir uns nun zum Schlusse noch gestatten, einen Blick auf den Güterverkehr des laufenden Jahres zu werfen, so können wir zu unserer Genugthuung berichten, dass derselbe sich wesentlich günstiger angelassen hat, als der des Vorjahres. Es wurden nämlich nach provisorischen Ermittelungen in dem 1. Semester dieses Jahres befördert: 6 037 175 Tonnen gegen 5 479 622 Tonnen im gleichen Zeitraum des Vorjahres, also 557 553 Tonnen = 10,18 pCt. mehr und dafür vereinnahmt: 316 442 ℳ = 1,41 pCt. mehr. Das erheblich geringere Wachsthum der Einnahmen erklärt sich leicht dadurch, dass in diesem Jahre die oben gedachte Tarifherabsetzung in der Hauptsache in vollem Umfange zur Wirkung kommt, während sie die Einnahmen des Vorjahrs im ersten Semester nur zum kleineren Theile beeinflusste. Endgültig festgestellt aber ist eine erhebliche Zunahme der von den beladenen Güterwagen-Achsen zurückgelegten Kilometer, wodurch bei der durchschnittlich gleichmässigen Belastung der Güterwagen ein fast ganz sicherer Anhalt für die entsprechende Vermehrung des Verkehrs und der Einnahmen gewonnen wird. Es belief sich nämlich die Zahl der Güterwagen-Achskilometer in den Monaten Januar bis Ende Juni d. Js. auf zusammen 234 442 984 gegen 226 925 337 im gleichen Zeitraum des Vorjahres, was eine Zunahme um 7 517 647 Wagen-Achskilometer oder 3,31 pCt. darstellt.

Allerdings wird die demnächst bevorstehende Eröffnung der Preussisch-Bayerischen Verbindungsstrecke Eichicht-Stockheim (Probstzellaer Route) den Sächsischen Eisenbahnen wiederum einen erheblichen — voraussichtlich 1 Million Mark pro Jahr übersteigenden — Einnahmeausfall bringen. Man darf aber die Hoffnung hegen, dass der bei dem regen Gewerbfleisse des Sächsischen Volkes stetig zunehmende Binnenverkehr auch diesen Nachtheil in nicht zu ferner Zeit wieder ausgleichen wird.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Antrag der Sächsischen Staatsbahnen auf Zurechnung der schmalspurigen Bahn Mosel-Ortmannsdorf zu den Vereins-Bahnstrecken. Die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen hat die Zurechnung der am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebenen, schmalspurigen 13,93 km langen Strecke Mosel-Ortmannsdorf zu den Vereins-Bahnstrecken bei der geschäftsführenden Direktion des Vereins beantragt. Dieser Antrag wurde — gemäss § 3 No. 1 des Vereins-Statuts — der Kommission für das Vereins-Statut zur Prüfung und Begutachtung überwiesen.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 13 (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn), No. 27 (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen), No. 41 (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln), No. 58 (K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin), No. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen), sowie das neue Verzeichniss No. 131 (alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen im Bereiche des Vereins), ferner der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt), je der II. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) und No. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) und der II. Nachtrag zur Sammlung von Kilometerzeigern herausgegeben worden. Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 13, der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 27 nebst Nachtrag I, der im Juni 1885 ausgegebene Kilometerzeiger No. 41 nebst Nachtrag I, der im Dezember 1882 ausgegebene Kilometerzeiger No. 58, der im Juli 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 88 nebst Nachträgen I—III, endlich die im Juni 1883 ausgegebene Uebersicht der Eisenbahnen No. 131 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenparkverzeichniss. Die neuen Güterwagenparkverzeichnisse No. 11 (Gnoien-Teterower Eisenbahn), No. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), No. 49 (Weimar-Geraer Eisenbahn), No. 55 (Arad-Csanader Eisenbahn), No. 56 (Arad-Körösvölgyer Eisenbahn), No. 59 (K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen), No. 80 (Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn), No. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen), No. 86 (Niederländische Centraleisenbahn), No. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) und der I. Nachtrag zu dem Verzeichniss No. 22 (Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn) sind von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden.

Durch die neuen betreffenden Verzeichnisse werden das im April 1884 ausgegebene Verzeichniss No. 59 und das im August 1883 ausgegebene Verzeichniss No. 80 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6111 vom 1. d. Mts an die Mitglieder der Subkommission zur Feststellung eines einheitlichen Verfahrens bei Umrechnung des Heizwerthes der verschiedenen Brennmaterialien auf eine stets gleichbleibende Wärmeeinheit. Uebersendung der Aufschreibungen über die von den Verwaltungen angestellten Ermittelungen an die Kommissionsvorsitzende (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 6131 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern gehörenden Drucksachen (abgesandt am 5. und 6. d. Mts.).

No. 6159 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 22. und 23. v. Mts. in München abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 5. d. Mts. — nächste Sitzung am 11. März 1886 in Fiume).

No. 6160 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die zur Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen gehörenden Drucksachen (abgesandt am 5. und 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Ungarn.

Durch die angebliche Zurückziehung der beiden Gesetzesvorlagen betreffend die Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn, sowie die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen ist die Verstaatlichungsfrage wieder zum Diskussionsthema der Presse geworden, welches uns in der Unerschöpflichkeit der Motive für und wider noch lange zur Besprechung dienen wird. Eine besondere Anregung hierzu gibt die soeben erschienene Arbeit des Professors an der Prager Böhmischen Universität, des Abgeordneten Dr. Kaizl. Er bringt das Verstaatlichungssystem mit dem Niedergang des Liberalismus in Oesterreich in Konnex, übersieht aber dabei, dass gerade liberale Männer, wie die Abgeordneten Plener und Chlumecky (letzterer bekanntlich auch längere Zeit Handelsminister) die Verstaatlichung anregten bezw. in Angriff nahmen. Die Verstaatlichung in Oesterreich und Deutschland ist nach dem genannten Autor nur ein Glied in einer langen Kette von Massnahmen, die jedoch zumeist noch geplant sind, wie Gewerbe-Gesetzgebung, Fabrikinspektoren. Unfallversicherung, Kranken- und Altersversorgung für Arbeiter u. s. w. Die gegenwärtige Eisenbahnpolitik der Oesterreichischen Regierung habe ihre Richtung von der Finanzkrise des Jahres 1873 ab genommen und sei trotz des öfteren aber nur scheinbaren Stillstandes auf die Realisirung der Staatsbahnidee losgesteuert. Hierzu seien die Desorganisation der Privateisenbahnen, die Beihilfe des Staates für nothleidende Eisenbahnen und die sogenannten Nothstandsbauten getreten, welche Umstände zusammengenommen zum Sequestrationsgesetze führen mussten. Und doch war anfangs und noch bis zum Jahre 1879 nur vom Staats-Eisenbahnbau und nicht vom Staats-Eisenbahnbetrieb die Rede; die Geschichte des letzteren bringt der Verfasser in ausführlicher Darstellung, ohne sich für die prinzipielle Frage, ob Staats- oder Privatbahnen, direkt auszusprechen. Ob sich das Staatsbahnsystem in seinem Umfange von mehr als 5 000 km bewährt hat, gehört nicht in den Rahmen der historischen Studien des Verfassers, welcher seine Objektivität auch durch die Verweisung auf das Verpachtungssystem der Italienischen Staatsbahnen manifestirt und schliesst dieselben damit, dass die Verstaatlichungsepoche die Bauthätigkeit geweckt und die Subventionslast vermindert haben.

Geschwornendienst der Eisenbahnbeamten.

Nach dem Oesterreichischen Gesetze über die Bildung der Geschwornenlisten sind die beim Eisenbahnbetriebe beschäftigten Personen zu dem Geschwornenamte nicht zu berufen. Da sich wiederholt Zweifel darüber ergeben haben, auf welche Kategorien von Eisenbahnbeamten diese Norm Anwendung zu finden habe, wurde eine prinzipielle Entscheidung des Handelsministeriums darüber provozirt, ob ausser den eigentlichen Betriebsbeamten nicht auch die Werkstättenleiter, deren Stellvertreter, sowie die sonstigen technischen Werkstättenbeamten als „beim Eisenbahnbetriebe beschäftigt“ anzusehen und sohin von dem Geschwornendienste zu befreien seien. Das Handelsministerium hat diese Anfrage in bejahendem Sinne entschieden. Massgebend hierfür waren insbesondere Rücksichten der Betriebssicherheit. — Bemerkt wird hierbei, dass nach der Praxis der Strafgerichte die Direktoren von Eisenbahnen und deren Stellvertreter vom Geschwornendienste befreit, demselben aber alle übrigen Beamten der Centralleitungen unterworfen sind.

Kultur von Obst- und Wildbäumen, Gesträuchen etc. längs den Bahnstrecken.

Die Oesterreichischen Bahnverwaltungen wurden zu dieser Kultur im Auftrage des Handelsministeriums von der Generalinspektion mit der Anerkennung der bisherigen Leistungen in der Weidenkultur und der Bepflanzung der sich dazu eignenden Stations- und Wächterplateaus etc. mit dem Beifügen eingeladen, dass in der angedeuteten Richtung noch vieles zu thun übrig bleibe. Wenn nämlich auch in befriedigender Weise anerkannt werden muss, dass nur ausnahmsweise eine Station einer mehr oder weniger freundlichen Gartenanlage entbehrt und längs vieler Strecken schon ertragreiche Obstbaum-Alleen gepflegt werden, so gibt es doch noch manche unbestockte Bahnen und sonstige Flächen, die der Kultur zugeführt werden könnten, wenn mit Ausdauer vorgegangen wird; es dürften sich auch so manche Flächen, welche bis jetzt brach liegen oder für die Weidenkultur nicht günstig sind, zu Anpflanzungen von anderweitigen Kulturen eignen. Der Ausweis über derartige Pflanzungen ist in ähnlicher Weise, wie dies rücksichtlich der Weidenkulturen geschieht, in Vorlage zu bringen. (Die Jahresausweise über die Weidenkultur sind nach einem weiteren Erlasse der Generalinspektion im Laufe des Monats Januar jedes Jahres vorzulegen.)

Inmiethenahme von Fahrbetriebsmitteln.

Während die subventionirten Bahnverwaltungen den unvorhergesehenen Bedarf von Fahrbetriebsmitteln bisher durch Inmiethenahme von solchen bei anderen Bahnanstalten, Wagenleih-Gesellschaften und mitunter auch von diesfälligen Fabriken ohne vorherige Anfrage bei der Regierung gedeckt und die entfallenden Miethzinsen unbeanstandet in die Betriebsrechnung eingestellt haben, soll hierfür nach einem jüngsten Erlasse des Ungarischen Kommunikationsministeriums erst die Bewilligung desselben eingeholt werden. Da ein Misstrauen in die doch auch diesbezüglich der strengen Kontrolle unterliegende Gebahrung der Ungarischen subventionirten Bahnen nicht vorauszusetzen ist, so ergeht man sich in allerlei Vermuthungen über den Grund dieser Anordnung, welche bei der wegen der vorangehenden Erhebungen zumeist nothwendigen Schwerfälligkeit der Erledigungen die Dispositionsbeweglichkeit und das rasche Ergreifen der vorkommenden Gelegenheit zu behindern geeignet ist. Es steht wohl zu erwarten, dass die Ungarische Direktorenkonferenz diesfällige Erleichterungen seitens der Regierung berathen resp. in Antrag bringen wird. Eine solche wäre vielleicht die, dass der betreffende Regierungskommissar zur Ertheilung der Mietherlaubniss ermächtigt würde.

Ausbau der Tauernbahn.

Hierüber hat die Olmützer Handelskammer an das Handelsministerium eine Vorstellung gerichtet, in welcher vor allem darauf hingewiesen wird, dass durch die Tauernbahn das Oesterreichische Seeemporium um 300 km dem Hinterlande nähergerückt und somit das Handelsgebiet von Triest erweitert würde. Auch sei es nothwendig, dass dies umso rascher erfolge, nachdem Deutschland Triest zum Ausgangspunkt für seine subventionirte Dampferlinie nach Alexandrien gewählt hat. Ferner wäre die bereits sichergestellte (?) Linie Straubing-Nussdorf-Salzburg in Betracht zu ziehen, durch welche eine weitere Verkürzung gegenüber den bestehenden Zufahrtswegen erreicht wird und speziell Süd- und Mitteldeutschland eine nähere Verbindung mit Triest erlangen; für diese neue Route würde Straubing den Endpunkt bilden. Es ergibt sich derzeit: Straubing-Genua 820 km, Straubing-Venedig 620 km, Straubing-Triest 800 km. Nach Ausbau der 3 Linien Straubing-Salzburg, Tauernbahn und Predilbahn: Straubing-Genua 820 km, Straubing-Venedig 600 km, Straubing-Triest 460 km. Nachdem endlich die Predilbahn an diesen Verkürzungen mit rund einem Drittel partizipire. so ergebe sich weiter, dass der Tauernbahn der Vorzug vor jener gebühre, das ist, dass diese zuerst in Angriff genommen werden soll. — Inzwischen verlautet, dass der Grazer Bauunternehmer Cecconi, der Erbauer der Arlbergbahn, mit Zustimmung des Oesterreichischen Handelsministeriums ein Elaborat für die verschiedenen Tauernbahnprojekte ausgearbeitet hat, welches seitens des genannten Ministeriums der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zur Prüfung und Berichterstattung zugewiesen wurde.

Herbstsession des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathes.

Unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn v. Pino fanden am 26. und 27. Oktober d. J. die Sitzungen des Staats-Eisenbahnrathes statt. — Von den auf der Tagesordnung stehenden Gegenständen gelangten zunächst die „Mittheilungen in Bezug auf die vom Staats-Eisenbahnrathe in der vorigen Session gefassten Beschlüsse, sowie über die wichtigsten Vorkommnisse und getroffenen Verfügungen“ zur Verhandlung. — Der Abschnitt „Allgemeine Angelegenheiten“ wurde mit den vom Handelsministerium über die Beschlüsse der letzten Session veranlassten Erledigungen zur Kenntniss genommen, von welchen besonders die im Zuge befindlichen Verhandlungen wegen Ausbau einiger Lokalbahnen in Schlesien und Mähren hervorzuheben sind. Ueber den nächsten Abschnitt „Kommerzielle Angelegenheiten“ referirte der Kaiserliche Rath Max Mauthner. Die bezüglichen Mittheilungen des Handelsministeriums beziehungsweise der Generaldirektion werden zur Kenntniss genommen, und zwar insbesondere die Durchführung der Deklassifikation weiterer Artikel wie Barchent, Kalmuk, Eisenplatinen, landwirthschaftliche Maschinen, Obst und Soda etc. Die Einführung von ca. 40 neuen Gemeinschafts- und Verbandstarifen, die Herabsetzung des Steintarifs auf der Carl-Ludwigbahn, die Anregung, dass auch auf Privatbahnen bei Errichtung industrieller Etablissements Begünstigungen gewährt werden, endlich die Erleichterung beim Traubentransport in Steiermark und Tirol. Hierauf gelangten namens des Tarifkomitees mehrere Anträge zur Verhandlung. Zunächst wird das Ersuchen gestellt, bei Tarifänderungen im Frachtenverkehr, insofern dadurch Erhöhungen herbeigeführt werden, thunlichst vor ihrer Inkraftsetzung das Gutachten des Staats-Eisenbahnrathes einzuholen. Ferner wird der Antrag angenommen, anlässlich der Beschwerden der Böhmischen und Mährischen Mühlenbesitzer eine Enquete der Mühleninteressenten zum Zwecke der Regelung dieser Frage einzuberufen. Den Berathungen über letzteren Gegenstand wohnten über besondere Einladung Mühlenbesitzer aus Prag und aus Brünnlitz als Experten bei. — Ueber den Antrag des Mitgliedes Karl Lukmann wegen Aufnahme der Station Laibach in die direkten Verbandtarife wird beschlossen, dass, wenn auch eine allgemeine Gleichstellung gegenwärtig nicht durchführbar

erscheint, doch wenigstens für die wichtigsten Artikel die Erstellung konkurrenzfähiger Tarife für Laibach anzustreben sei. Dem Antrag des Mitgliedes Krepesch auf Abhilfe des Wagenmangels in Steiermark zur Zeit der Obstverladung stimmte die Versammlung bei. Dann folgten die Mittheilungen betreffend „Personen-, Tarif- und Fahrordnungs-Angelegenheiten". Denselben ist zu entnehmen, dass sich die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Grund der gemachten Erfahrungen zu einer Reduktion der Züge im Winterfahrplan 1885/86 bestimmt fand, womit sich die Versammlung nach Anhörung verschiedener Wünsche in Bezug auf Verbesserung von Zugverbindungen einverstanden erklärte. — Von seiten des Fahrordnungs-Komitees, als dessen Referent das Mitglied Dr. Schaup fungirte, wurden weiter die Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1886 vorgelegt und eingehend erörtert; nachdem in dieser Beziehung auch dem Wunsche Ausdruck gegeben wurde, dass die Dauer des Sommerfahrplanes auf einzelnen Strecken bis zum 15. Oktober ausgedehnt werde, wurde die bezügliche Vorlage der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen angenommen. — Allseitige Billigung fand der Antrag dieser Generaldirektion auf Einführung von ganz besonders ermässigten Arbeiterkarten für die Beförderung von und nach grösseren Städten, und zwar täglich, dann nach Wochenschluss, endlich zu bestimmten Jahreszeiten. — Von den Anträgen aus der Mitte der Versammlung sind besonders zu erwähnen jener des Mitgliedes Handelskammerpräsidenten Gottlieb Bondy auf Zusammenstellung und Verlautbarung der Resultate der von der Gruppe IX der Tarifenquete gestellten Anträge in Bezug auf die Reform des Gütertarifwesens, weiter jener des Mitgliedes Dr. Schaup auf Ausdehnung der Lieferfristen auf den internationalen Verkehr, ferner ein Antrag des Mitgliedes Dr. Heilsberg auf Tarifirung von Rindvieh nach Gewicht und nicht nach der Stückzahl, und endlich der in Form eines Wunsches gekleidete Antrag, dass bei Aenderung von Fahrordnungen während des Jahres wo thunlich das Gutachten des gesammten Staats-Eisenbahnrathes, mindestens aber des für den betreffenden Landestheil delegirten Mitgliedes eingeholt werden möge. — Nachdem diese Anträge von der Versammlung acceptirt worden waren, wurde die diesjährige Session des Staats-Eisenbahnrathes geschlossen. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass der Antrag des Mitgliedes Orel, betreffend die weitere Verstaatlichung von Eisenbahnen, über Wunsch des Antragstellers selbst von der Tagesordnung abgesetzt wurde.

Der Ungarische Export nach dem Westen.

Dieser Export dauert in ungeschwächtem Massstabe fort und dürfte der Oktober sich in dieser Beziehung ebenso günstig als der Vormonat gestaltet haben. Sowohl auf dem direkten Bahnwege, als auf der Donau nach den Bayerischen Umschlagsplätzen ebenso via Fiume per mare zeigte sich eine lebhafte Verkehrsbewegung, die jene eines mittleren Exportjahres der gleichen Periode übersteigt. Weizen findet zumeist seinen Abzug nach der Schweiz, während Gerste nach ganz Süddeutschland, dem Rhein, Holland und England in grossen Mengen zur Ausfuhr gelangt. Starke Quantitäten Mehls gehen nach Grossbritannien und Frankreich; kleinere nach der Schweiz und Süddeutschland.

Stand der Staats-Eisenbahnbauten.

Das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" veröffentlicht den offiziellen Ausweis über den Stand der Bau- und Projektirungsarbeiten auf den Oesterreichischen Staatsbahnen mit Ende des dritten Quartals 1885. Demselben ist zu entnehmen, dass der Bau der Linie Stryj-Beskid nunmehr in vollem Gange ist. Die Arbeiten wurden auf der Theilstrecke Stryj-Skole mit durchschnittlich 2 286 und auf der Strecke Skole-Beskid mit 1 467 Arbeitern pro Tag betrieben. Im Beskid-Tunnel erreichte der Stollen eine Länge von 509 m, wovon 442,5 auf den eigentlichen Tunnel, der Rest auf den Voreinschnitt entfällt. Von der gesammten Stollenlänge sind daher noch 271,5 m auszuführen. Die bisherige Gesammtleistung auf der Strecke Stryj-Skole beträgt im Unterbau 58, im Oberbau 14 und im Hochbau 29 pCt., ferner in der Strecke Skole-Beskid im Unterbau 7 und im Hochbau 0,7 pCt. der zu bewirkenden Arbeiten. Auf den Linien Herpelje-Triest und Siveric-Knin hat die Bauvergebung an Unternehmer stattgefunden; die Arbeiten der erstgenannten Linie erstand die Bauunternehmung A. Bianchi & Komp. und jene der letztgenannten Linie die Unternehmung Meichsner und Dreossi. Auf der Strecke Iglau-Obercerekwe-Neuhaus-Wessely der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn fand die politische Begehung statt. Auf der weiteren Strecke dieser Bahn wird an dem Begehungsoperate gearbeitet.

Bewilligung technischer Vorarbeiten.

Das Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Dauba die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Liboch im Anschlusse an die Oesterreichische Nordwestbahn nach Dauba und von da nach Habstein zur Verbindung mit der Böhmischen Nordbahn, dann dem Ingenieur Eduard Gross in Wien im Verein mit dem Apotheker Julius Schaumann, den Fabriksbesitzern Ecker und Steiner, dann dem Advokaten Dr. Hiller, sämmtlich in Stockerau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Stockerau nach Absdorf-Hippersdorf und dem Ingenieur Koloman Lukrits in Wien die für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Stockerau der Oesterreichischen Nordwestbahn nach einem geeigneten Punkte der Kaiser Franz-Josefbahn zwischen der Tullner Donaubrücke und der Station Absdorf der letztgenannten Eisenbahn auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt, sowie auch die den Ingenieuren und Bauunternehmern Karl v. Demuth und Eduard Klemensiewicz in Wien mit dem Erlasse vom 16. September 1884 ertheilte und mit dem Erlasse vom 29. März 1885 erstreckte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Cill über Heilenstein nach Schönstein auf weitere 6 Monate verlängert.

Dampftramways.

Das Handelsministerium hat dem Ingenieur Paul Palese in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftramway von Triest über Barcola nach Miramare auf die Dauer von vier Monaten unter der Voraussetzung ertheilt, dass durch die geplante Bahnstrecke das Areal des neuen Hafens nicht berührt wird. Es hat ferner den Ingenieuren Ernest Cali und Emil Profumo in Vertretung der „Società tecnica belga per le ferrovie Napoletane" die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftramway von St. Michele an der Etsch über Mezzolombardo, Tajo und Cles nach Malé gleichfalls auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Schleppbahnen.

Die Statthalterei in Lemberg hat über Ermächtigung des Handelsministeriums und im Grunde der gepflogenen Lokalerhebung dem Verwaltungsrathe der Galizischen Carl-Ludwigbahn die Bewilligung zum Bau und Betriebe einer schmalspurigen, mit thierischer Kraft zu betreibenden Schleppbahn von dem Dampfsägeetablissement der Gräfin Marie Goluchowska zur Station Lubaczow der Lokalbahn Jaroslau-Sokal und dem Verwaltungsrathe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Ansehung der projektirten Schleppbahn von der Station Oderberg zu dem in deren Nähe gelegenen Röhrenwalzwerke der Firma Albert Hahn die Konzession zum Bau und Betriebe ertheilt.

Termine bei Eisenbahnverhandlungen.

Die Niederösterreichische Statthalterei hat auf das Ansuchen des Wiener Magistrates, künftighin zur Vornahme kommissioneller Verhandlungen beziehungsweise zur Abgabe von Aeusserungen der Vertreter der Gemeinde Wien in Eisenbahn-Angelegenheiten einen längeren Termin zu bestimmen, als es bisher üblich war, bekannt gegeben, dass diesem Einschreiten nach Thunlichkeit entsprochen werden wird. Gleichzeitig hat jedoch die Statthalterei bemerkt, dass zufolge eines Erlasses des Handelsministeriums alle Amtshandlungen in Bezug auf projektirte Eisenbahnen mit möglichster Beschleunigung durchzuführen sind.

Schätzmeister für Eisenbahnbau.

Das Wiener Handelsgericht hat angesichts des sich täglich fühlbarer machenden Bedürfnisses den Beschluss gefasst, einen ständigen Schätzmeister und Sachverständigen für den Eisenbahnbau zu ernennen und ist die bezügliche Wahl auf den behördlich autorisirten und beeideten Civilingenieur und Bauunternehmer S. Figdor gefallen.

Tarife der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Auftrage der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist vor kurzem eine Uebersicht der für den Lokal- und direkten In- und Auslandsverkehr auf den Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen bestehenden Tarife, sowie über die Lokaltarife der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen erschienen. Diese „Uebersicht" füllt einen stattlichen Band aus, da auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach den Mittheilungen der Blätter für den internen Gemeinschafts- und Lokalverkehr allein nicht weniger als 415 Tarife mit 447 Nachträgen existiren; weiter beträgt die Zahl der Tarife im direkten Verkehr mit dem Auslande 319 mit 606 Nachträgen, das gibt zusammen 734 Tarife mit 1 053 Nachträgen. Damit ist nach diesen Mittheilungen die Sache jedoch noch nicht abgethan. Bekanntlich bestehen auf unseren Bahnen noch zwei Arten ganz spezieller Tarife, nämlich Kartirungssätze für einzelne Stationen unter einander und Refaktien. Die Anzahl der jährlich veröffentlichten Kartirungssätze wird vom „Centralblatt Oesterreichisch-Ungarischer Industrieller und Exporteure" mit rund 500 beziffert, während die offiziellen Publikationen der Refaktien beinahe die Zahl von 3 000 erreichen. — Die Blätter, welche die vorstehende Notiz bringen, ergehen sich in Jeremiaden über dieses Tarifchaos. Nun ergibt aber eine genauere Zusammenstellung, dass nur 454 Stück mit 675 Nachträgen in- und ausländischer Tarife in dieser Uebersicht enthalten sind. Diese Anzahl ist jedoch nur

anscheinend so gross, da doch bedacht werden muss, dass es sich um Tarife für ein in den verschiedenen Gegenden der Monarchie gelegenes und von vielen Privatbahnen umgebenes Netz von mehr als 5 000 km handelt, bei welchen auf die grosse Verschiedenheit der Tarifirung bei letzteren, auf die mannigfaltigen Artikel, die Konkurrenzen, und zwar auch der Land- und Wasserwege etc. Rücksicht genommen werden muss. Zweifelsohne ist der bewährte Leiter des Tarifwesens der Staatsbahnen unablässig bemüht, dessen successive Vereinfachung zu erzielen.

Zur Frage der Wasserstrassen.

Hierüber beendete im Klub der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten Sektionschef von Nördling seinen polemisch gehaltenen ausgezeichneten Vortrag gegen die verschiedenen Kanalprojekte. Er hob beim Beginne gleich hervor, dass er gegen dieselben in seinem Werke „über die Selbstkosten des Eisenbahntransports und die Wasserstrassenfrage" noch entschiedener aufgetreten wäre, wenn er, wie dies während seiner diesjährigen Sommerferien geschah, schon früher die wichtigsten Kanäle des Auslandes besichtigt hätte. Gegen die weitgehenden Kanalisationsbestrebungen in Oesterreich und Deutschland wies er auf Grund statistischer Daten nach, wie auch in Frankreich, nach dessen Vorbilde doch bei uns das Kanalsystem projektirt wird, die Wasserstrassen weit hinter jenen Hoffnungen zurückgeblieben sind, die man an deren Bedeutung gestellt hat. Er bestreitet die Richtigkeit der Ansicht, dass die Kanäle für Lastenfrachten geeignet, die Eisenbahnen aber eigentlich blos für Personentransport geschaffen seien. Und doch sei in Frankreich in der Zeit von 1870 bis 1884 das Eisenbahnnetz um 13 243 km gewachsen, während das Kanalsystem nur einen Zuwachs von 110 km aufzuweisen hat, und seien im Budget pro 1885 für Eisenbahnen 87 pCt., für die Wasserstrassen und Häfen blos 13 pCt. in Voranschlag gebracht worden. Auch die Frachtencirkulation in Frankreich beweise nur, wie wenig die Kanäle den Hoffnungen entsprochen haben, da von 4 650 km blos 34 km eine Cirkulation von 2 000 000 t leisten können, während diese Zahl das Minimum der Cirkulationsfähigkeit eines wirthschaftlich wirklich berechtigten Kanalbaues sein soll. Redner warnt vor den utopischen Hoffnungen, die man in Frankreich stets gehegt, aber nie realisirt gesehen hat und die sich unbegreiflicherweise auch in den Akten, betreffend den Donau-Elbekanal, zeigen. Nur der Donau-Oderkanal hätte noch eine geringe Berechtigung; statt dessen wäre es hiernach weit vortheilhafter und billiger, wenn noch ein drittes und viertes Gleis auf der Nordbahn gelegt würde, wenn diese den diesfälligen Verkehr nicht bewältigen sollte. Er macht endlich noch darauf aufmerksam, dass überall dort, wo der Kanal mit der Eisenbahn in Konkurrenz getreten, ersterer weit zurückgeblieben ist, ja dass in Frankreich der Durchschnitt des Verkehrs auf den Kanälen blos ein Sechstel des Gesammtverkehrs beträgt und dass im Rhonethale die Eisenbahn achtzehnmal mehr als der Kanal leistet und auch ähnliche Verhältnisse in Deutschland (Nürnberg-Ludwigskanal) nachzuweisen sind. Auf Hoffnungen hin, so schliesst Redner unter lebhaftem Beifall der Versammlung, kann aber ein Oesterreichischer Finanzminister nicht hundert Millionen für Kanalbauten beanspruchen und der Reichsrath sie nicht votiren.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Börse wird durch die Orientverwickelungen nicht mehr affizirt; sie überlässt deren Lösung getrost der Konferenz. Dafür tauchen die frühern Sorgen bezüglich der Geschäftslosigkeit und der mangelnden Unternehmungslust wieder auf. Die Transportwerthe geriethen während der ganzen Woche in ein fortwährendes Schwanken; zuerst überwog der Glaube an ihre Entwickelungsfähigkeit und Zukunft, dann kam die Contremine und der Pessimismus, so dass die Bewerthung der Bahntitres zumeist wieder im Schwinden begriffen ist. Der Wochenschluss liess nicht erkennen, dass ein wichtiger Koupontermin eintreten werde. Doch erfuhren Nordbahn (2292), Nordwestbahn (167) und Carl-Ludwigbahn (224) eine kleine Avance, welche bei letzterer durch die Genehmigung des Kartells mit der Transversalbahn seitens der Regierung und mit den bessern Aussichten infolge der Russischen Exporte motivirt wurde. Oesterreichische Staatsbahn (275.50) erscheint von den Berliner Abgaben hart bedrängt, obzwar der Wochenausweis ein kleines Plus zu verzeichnen hat; ausgeboten war auch Elbethal (143.50) obzwar auch da eine Besserung in den Einnahmen zu konstatiren ist. Lebhaft begehrt war schliesslich Lemberg-Czernowitz (227.25), über deren günstige Aussichten demnächst berichtet werden soll.

Aus Bayern.

Bayerische Waldbahn.

⊙ Der dem Landtag vorgelegte Gesetzentwurf, betr. die Herstellung einer Lokalbahn von Passau nach Freyung, lautet: Art. 1. Der gemäss Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend, aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf für die Herstellung einer Lokalbahn von Passau nach Freyung wird auf den Maximalbetrag von 5 832 000 ℳ festgesetzt. Art. 2. Mit der baulichen Ausführung der in Art. 1 genannten Lokalbahn ist erst dann vorzugehen, wenn der für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthige Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Eisenbahnärar zum Eigenthum überwiesen oder demselben zur Bestreitung der Grunderwerbungskosten eine reale Sicherung geboten sein wird. Der von der Staats-Forstverwaltung im veranschlagten Betrage von 224 000 Mark zu übernehmende Antheil an den Grunderwerbungs-Kosten ist à conto des Etats der Forstverwaltung für das 2. Jahr der 17. Finanzperiode flüssig zu machen. Art. 3. Der Kgl. Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt zur Deckung des in Art. 1 festgesetzten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungs-Kosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Bahn an hat die Verzinsung der für dieselbe aufgewendeten Summe aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür massgebenden Finanzgesetze. — Nach dem nunmehr festgestellten Projekte verlässt die Linie den Bahnhof Passau in westlicher Richtung unter Benutzung des bestehenden Doppel-Bahnkörpers der Passau-Regensburger Bahn, zweigt bei Aubach von letzterer ab, überschreitet in nördlicher Richtung die Donau und wendet sich dann östlich, um unweit des Gutes Stelzlhof in den Aichmüllergraben einzubiegen. In demselben mit der Maximalsteigung von 1 : 40 in nördlicher Richtung aufsteigend, gelangt die Trace zur Wasserscheide bei Patriching und durchbricht diese an der Kreuzung mit der Passau-Grafenauer Staatsstrasse mittelst eines 70 m langen Tunnels. Von hier aus fällt die Bahn mit 60 : 1 zunächst zur Haltestelle Tiefenbach und von da weiter in das Ilzthal ab, in welchem sie sich mit mässigen Steigungen bis zur Haltestelle Fischhaus auf dem rechtsseitigen Ufer fortbewegt. Ein Kilometer oberhalb dieser Haltestelle geht die Linie dann vom rechten auf das linke Ilzufer über, berührt Kalteneck mit der gleichnamigen Haltestelle und gelangt, nachdem zwei scharf vorspringende Felsköpfe durch zwei 130 und 100 m lange Tunnels durchbrochen sind, bei Aumühle in das Ohethal und zur Station Fürsteneck, dem Vereinigungspunkte des Osterbaches mit der Wolfsteiner Ohe, woselbst die Anlage eines ärarialischen Triftplatzes in Aussicht genommen ist. Von hier bewegt sich die Bahn in östlicher Richtung dem linken Ufer des Osterbaches entlang bis zur Neuhausmühle, übersetzt daselbst den Osterbach und erreicht bald darauf die Haltestelle Röhrnbach. Ausserhalb derselben überschreitet sie abermals den Osterbach, erhebt sich an dessen linksseitigem Gehänge mit der Maximalsteigung von 1 : 40 bis zur Wasserscheide zwischen dem Osterbache und der Erlau und senkt sich von dort mit dem Gefälle von 60 : 1 zur Station Waldkirchen bei der Sattelmühle. Nach kurzem Auf- und Abstieg überschreitet die Bahn zum dritten Male den Osterbach bei der Edelmühle, wendet sich nordwestlich und tritt vor der Haltestelle Karlsbach in das Grillabachthal ein, in welchem sie ununterbrochen mit der Maximalsteigung von 1 : 40 anfänglich an dem linksseitigen, später an dem rechtsseitigen Gehänge zur Endstation Freyung ansteigt. Die Baulänge der Bahnlinie von Mitte des Betriebshauptgebäudes in dem Bahnhofe Passau bis zur Mitte des Stationsgebäudes Freyung beträgt 48,7 km gegenüber einer Länge der Luftlinie von 26,2 km. Die Maximalsteigung wurde zur besseren Ausnutzung der Zugkraft in der Richtung des Hauptverkehrs, d. i. von Freyung nach Passau auf 16,66 pro Mille = 1 : 60, für die entgegengesetzte Richtung auf 25 pro Mille = 1 : 40 festgesetzt. Der Minimalkurvenradius beträgt 180 m. Die Bahn bewegt sich ausschliesslich in der Urgebirgsformation. Die Erdarbeiten gestalten sich ziemlich bedeutend. An bedeutenden Kunstbauten sind zu nennen: die Donaubrücke bei Steinbach mit 4 Oeffnungen für Fachwerksträger, 3 weitere Brücken über den Osterbach bei Neuhausmühle, Röhrnbach und Auerbach mit je 2 Oeffnungen für Blechbalken und der Ilzbrücke bei Attenberg mit 3 Oeffnungen für Blechbalken, ausserdem 3 kleinere Tunnels bei Patriching (70 m) und bei Fürsteneck (130 und 100 m). Ausser der Endstation Freyung sind für Waldkirchen und Fürsteneck Zwischenstationen vorgesehen, letztere in direkter Verbindung mit einem ärarialischen Triftplatze. Haltestellen mit Güterabfertigung sind projektirt bei Stelzlhof, Tiefenbach, Fischhaus, Kalteneck, Röhrnbach und Karlsbach. Nicht unerhebliche Schwierigkeiten macht die Einführung der Freyunger Lokalbahn in den Bahnhof Passau, um somehr, als dieser auch die Pockinger Lokalbahn aufzunehmen hat. Unumgänglich ergab sich hierbei die Nothwendigkeit, die zur Zeit im innern Bahnhofe befindlichen Maschinengebäude weiter hinauszurücken und neue Rangirgleise anzulegen, sowie die gegenwärtig die Bahn zweimal kreuzende Staatsstrasse durchgehend an eine Bahnseite zu legen. Die Neuherstellung der Maschinengebäude, sowie die sehr umfangreichen Erdarbeiten

verursachen sehr bedeutende Kosten, welche ohne die Grunderwerbung eine Gesammtsumme von 930 000 ℳ erfordern. Hiervon sind 400 000 ℳ bei der Einmündung der Pockingerbahn schon vorgesehen.

Gültigkeitsdauer der Retourbillete.

Das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern hat die Generaldirektion der Verkehrsanstalten ermächtigt, für Hin- und Rückfahrtbillete folgende Gültigkeitsskala zur Einführung zu bringen und zwar von der Ausgabestation nach Stationen mit einer Entfernung bis inklusive 200 km 3 Tage, 300 km 4 Tage, 400 km 5 Tage, 500 km 6 Tage und 600 km 7 Tage. Hinsichtlich der Gültigkeitsdauer der Retourbillete nach der nächsten Station und der Nichteinrechnung der Sonn- und Feiertage verbleibt es bei den bisherigen Bestimmungen. Als Einführungstermin dieser Neuerung ist der 1. Januar 1886 in Aussicht genommen.

Aus Italien.

Die Betriebsdirektion des Mittelmeernetzes.

Die Verwaltung der Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft übernahm mit dem 20. Oktober die bisher zu den Römischen Eisenbahnen gehörenden Linien Rom-Neapel, Ciampino-Frascati, Roccasecca-Arce, Cancello-Avellino und Codola-Nocera. Am 20. November wird sie in gleicher Weise folgende bisher von der Südbahn betriebenen Linien in den eigenen Betrieb nehmen: Neapel-Castellamare-Gragnano, Cancello-Torre Annunciata-Eboli, Eboli-Potenza-Metaponto, Battipaglia-Agropoli, Taranto-Reggio di Calabria, Buffaloria-Cosenza, Catanzaro Sala nach Catazanzaro Küste und von Reggio bis Villa S. Giovanni. Die Generaldirektion hat bezügliche Bestimmungen dahin getroffen, dass die vorbezeichneten Linien einer Betriebsdirektion unterstellt werden, deren Sitz Neapel und deren Vorsitzender Hr. L. T. Kossuth wird. Diese Betriebsdirektion soll bestehen aus: den 3 Abtheilungen für Verkehr, für Bahnerhaltung und Bauten, sowie für Fahrdienst; ferner den 5 Sektionen für bezw. Tarifwesen und Transporte, für Telegraphenwesen, für Juristisches, für Materialienverwaltung und für Abrechnungswesen. Zugleich wird dem Betriebsdirektor die Ueberwachung des Dienstes bei der in Neapel einzurichtenden Kasse übertragen. Zu Vorständen der Abtheilungen bezw. Sektionschefs wurden ernannt: für die Verkehrsabtheilung (zugleich als Vertreter des Betriebsdirektors bei Abwesenheit oder Verhinderung desselben) Hr. Georg Sarfatti und als dessen Stellvertreter sowie Gehilfen der Oberinspektor Hr. Galli; für die Betriebs- und Bauabtheilung als Vorstand der Chefingenieur Serafino Massagli und als dessen Stellvertreter der Vorstand der ersten Sektion, Ingenieur Joh. Ferrari; für Zugförderungs- und Fahrdienst wurde zunächst Herr Oberinspektor Pasquale Senese mit den amtlichen Verrichtungen des Vorstandes kommissarisch betraut.

Zu Chefs der einzelnen Sektionen wurden bestimmt: für Tarifwesen und Transporte Hr. Achill Rosatti, für Telegraphenwesen Hr. Fabio Binda, für die juristische Sektion Hr. Advokat Ant. Galateo und für Materialienverwaltung Hr. Carl Tiboldi, während der Vorsteher für das Abrechnungswesen später ernannt werden wird. („Monitore delle strade ferrate“ No. 42 v. 21/10. 85)

Der Russische Eisenbahnbau in Centralasien.

Der Bau der Transkaspischen Eisenbahn macht, wie aus St. Petersburg gemeldet wird, dank dem Zusammenwirken der Russischen Soldaten und der Turkmenischen Bevölkerung, grosse Fortschritte. Die Beschotterungsarbeiten sollten bis zum 27. Oktober vollendet sein und schon im August konnten die Lokomotiven bis Bhami, 50 km von Askhabad, laufen. Die Erdarbeiten waren fertig bis Serakhs, ebenso die Vorarbeiten bis Merw.

Ueber den Eifer, mit welchem Russland die Herstellung dieser kürzesten Eisenbahnstrasse zwischen seinen Europäischen Machtcentren und seinem Transkaspischen Gebiete betreibt, gibt eine Korrespondenz Aufschluss, welche der „Pol. Korresp.“ von einem Mitarbeiter zugegangen ist, der soeben von einem Besuche der zwischen Krasnowodsk am Ostufer des Kaspischen Meeres und Kisil-Arwad gelegenen Städte und der im Bau begriffenen Transkaspischen Bahnlinie zurückgekehrt ist. Seine Darstellungen stimmen mit den aus Russischen Quellen stammenden Mittheilungen vollkommen überein. Sie lauten:

Die Postschiffe der Gesellschaft „Kaukasus und Merkur“ bewerkstelligen die Ueberfahrt von Baku nach Krasnowodsk gewöhnlich in ungefähr 18 Stunden. Von Krasnowodsk werden dann die Reisenden und Waaren mittelst anderer kleinerer Dampfer nach dem Golf von Michailowsk gebracht. Krasnowodsk ist ein herrlicher Hafen, aber die Eisenbahn geht blos bis zur Rhede von Michailowsk, welche ungefähr 24 km von Krasnowodsk entfernt ist und da sich daselbst Stellen befinden, wo das Wasser nur eine Tiefe von kaum 5 Fuss besitzt, können gegenwärtig die grossen Seedampfer nicht direkt bis Michailowsk verkehren und man ist genöthigt, die Reisenden sowie die Waaren in ziemlich umständlicher und kostspieliger Weise umzuschiffen. Da die Verlängerung der Eisenbahn von Michailowsk bis nach Krasnowodsk mehr als 6 Millionen Rubel kosten würde, so hat General Annenkoff zwischen Krasnowodsk und Michailowsk, ungefähr in der Hälfte des Weges, einen Ankerplatz projektirt, wohin auch die grössten Seeschiffe direkt gelangen können, sobald nur einige kleine Vertiefungsarbeiten ausgeführt werden, an denen gegenwärtig gearbeitet wird. Die Verlängerung der Eisenbahn bis nach Michailowsk wird dann nicht mehr als ungefähr ½ Million Rubel kosten. Dank der fieberhaften Thätigkeit, mit welcher die Arbeiten daselbst betrieben werden, dürfte die neue Rhede spätestens in zwei Monaten im Stande sein, jedes Seeschiff aufzunehmen. Die an jenem Punkte herrschende Arbeitsthätigkeit ist eine ausserordentliche. Es wird daselbst gleichzeitig das Meer vertieft, Landungsbrücken errichtet und an dem Eisenbahnanschlusse gearbeitet, welcher gegenwärtig 13 km von der neuen Rhede entfernt ist. Man baut ferner einen neuen Bahnhof, ein Hotel für die Reisenden und Wohnhäuser, mit einem Worte, es ist eine ganz neue Stadt, welche daselbst wie durch einen Zauberschlag mitten in der Wüste entsteht.

Michailowsk im Gegentheil macht einen sehr schlechten Eindruck, denn es gibt daselbst nicht ein einziges anständiges Haus. Man sieht daselbst nur Hütten und es existirt kein einziges Hotel, so dass die Reisenden genöthigt sind, unter freiem Himmel zu übernachten. Die ganze Gegend ist unbewohnt und in einem Umkreise von 200 km von der Eisenbahn zwischen Michailowsk und Kisil-Arwad befindet sich lauter sandige Wüste. Erst in Kisil-Arwad erblickt man wieder etwas Grün. Von letzterem Orte bis Askhabad sind ebenfalls Tausende von Arbeitern unausgesetzt an der Herstellung der Eisenbahnlinie beschäftigt, die im November oder Dezember vollendet werden soll. General Annenkoff verwendet seine ganze unermüdliche Energie auf diese Arbeiten, die er persönlich von 4 Uhr früh bis zum Anbruch der Nacht überwacht. Auch auf der Linie von Askabad bis Merw sind die Vorarbeiten bereits in Angriff genommen und bald wird die Herstellung der Bahn ihnen folgen.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 13. Oktober 1885.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbau-Inspektor Lantzendörffer.

Herr Professor Göring bespricht die neuesten Schienenbefestigungen, insbesondere eine vom Regierungsbaumeister Schwartzkopff in Frankfurt a. M. konstruirte Befestigungsart für eisernen Querschwellen-Oberbau. Diese Konstruktion unterscheidet sich dadurch von den bisher üblichen, dass sie an jeder beliebigen Stelle innerhalb des für die halbe Spurerweiterung in Kurven gewählten Spielraums die Festspannung der Schiene gestattet. Es wird dies durch keilförmige Einlagen zwischen Schwelle und Klemmwinkel erreicht.

Herr Professor Rincklake aus Braunschweig hielt hierauf einen Vortrag über „Normal-Bahnhofsanlagen.“

Die von dem Vortragenden in Vorschlag gebrachte Anordnung bezweckt für die hauptsächlich in Städten vorkommenden ausgedehnten Bahnhofsanlagen, insbesondere wenn dieselben als Kopfstationen ausgeführt sind, eine zweckmässigere Führung der Bahnlinie, bequemere Zuführung zum Bahnhofe und bessere Verwerthung des übrig bleibenden Grund und Bodens herbeizuführen, als dies bei vielen ähnlich gelegenen bisher erbauten Bahnhöfen der Fall ist. Zu dem Zwecke ist das Bahnhofsgebäude an den Kopf des Personenbahnhofes gelegt und die Gleise, je nachdem dieselben die in ihrem Zuge liegenden Strassen unter- oder überschreiten, unter oder über den Vorplatz des Stationsgebäudes hinweggeführt. Hierdurch wird der letztere von den zu beiden Seiten des Bahnhofes liegenden Stadttheilen leicht und bequem erreicht. Für das Stationsgebäude wird folgende Eintheilung der Räumlichkeiten vorgeschlagen: An eine geräumige Eingangshalle in der Mitte des Gebäudes schliessen sich zu beiden Seiten Wartesäle an und an diese anlehnend, das Gebäude der Länge nach durchschneidend, ein breiter Korridor, an welchem die Billetverkaufsstellen und die Räume für Gepäckannahme und Gepäckausgabe liegen. Zwischen diesen Räumen und der Billetverkaufsstelle sind Treppen angeordnet, welche die Höhendifferenz zwischen dem hoch bezw. tief liegenden Fussboden des Empfangsgebäudes

und den tief bezw. hoch liegenden Perrons vermitteln. Das Gepäck wird durch Hebevorrichtungen direkt nach den Perrons gebracht. Auch für Güterbahnhöfe hat der Vortragende ähnliche Anlagen entworfen. Die Vortheile, welche derartige Bahnhofsanlagen bieten, sucht der Vortragende an mehreren für bestimmte Städte entworfenen Bahnhofsanlagen zu erläutern.

In der sich an den Vortrag anschliessenden Diskussion wurden sowohl die Vortheile als auch die Nachtheile derartiger Anlagen eingehend besprochen.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

In der Septemberversammlung hielt Herr Dr. Treumann einen interessanten Vortrag über „Farbenanstriche, Lacküberzüge und die zu deren Herstellung verwendeten Materialien." Maler und Anstreicher haben sich seit undenklichen Zeiten des Leinöls und Leinölfirnisses bedient und doch hat erst Anfang der sechziger Jahre dieses Jahrhunderts Mulder, weiland Professor an der Universität zu Utrecht, die Fragen zu beantworten versucht: „Worin besteht das Trocknen, das Festwerden des Leinöls und des Leinölfirnisses? Liegt es in den Oelen allein oder auch in den Beimischungen? Was wird nach dem Trocknen erzeugt?

Auch heute noch sind unsere Kenntnisse von den Firnissen und Lacken und den zur Erzeugung der letzteren dienenden Harzen als lückenhaft zu bezeichnen, auch heute noch ermangeln gewisse Verfahren und Handwerksgriffe der Anstreicher und Lackirer der theoretischen Begründung. Zwar hat in der Neuzeit die technische Chemie auch das Gewerbe der Anstreicher und Lackirer durch Darbietung zahlreicher und zum Theil äusserst werthvoller Materialien thatkräftig unterstützt, aber sie hat sich nach wie vor auf die Rolle einer Helferin beschränken müssen, während sie dem Schwestergewerbe, demjenigen der Färber und Zeugdrucker, zur Führerin geworden ist.

Alle Farbenanstriche und Lacküberzüge dienen einem zweifachen Zwecke, sie sollen ebensowohl die angestrichenen oder lackirten Gegenstände vor den schädlichen Einflüssen ihrer Umgebung schützen, als auch deren Oberfläche ein bestimmtes Aussehen (Farbe, Glätte, Glanz u. s. w.) verleihen.

Sollen Farben und Lacküberzüge ihrem Zwecke entsprechen, so müssen sie folgenden Bedingungen genügen:

1. Sie dürfen weder die zu schützenden Gegenstände an und für sich (infolge ihrer chemischen Beschaffenheit) oder unter Mitwirkung des Mediums, dessen Einflüssen sie unterliegen (infolge galvanischer Wirkung und dergleichen) schädigen, noch auch umgekehrt durch das Material der überzogenen Gegenstände unvortheilhafte substantielle Veränderungen erleiden.

2. Sie müssen möglichst fest auf den überzogenen Gegenständen haften, also ein hohes Adhäsionsvermögen besitzen, dabei aber so elastisch sein, dass sie den durch Temperaturveränderungen bewirkten Ausdehnungen und Zusammenziehungen der überzogenen Flächen zu folgen vermögen, ohne rissig zu werden.

3. Sie müssen möglichst dauerhaft, d. h. so beschaffen sein, dass sie selbst den schädlichen Einwirkungen ihrer Umgebung, diese Einwirkungen seien nun rein mechanischer oder chemischer Natur, einen genügenden Widerstand zu bieten vermögen, also einerseits eine genügende Härte besitzen, andererseits aber aus Material bestehen, welches nach seiner chemischen Beschaffenheit möglichst wenig von der Umgebung angegriffen und verändert wird.

Die Erfüllung dieser Anordnungen, welche ausschliesslich für den technischen Werth der zur Anwendung gebrachten Ueberzüge massgebend sind und denen sich in allen den Fällen, in welchen eine künstlerische Verwendung der überzogenen Gegenstände in Frage kommt, noch andere auf die Hervorbringung dekorativer Effekte abzielende anschliessen, setzt voraus,

1. eine sorgfältige und sachgemässe Auswahl der anzuwendenden Anstrichmassen, eine Auswahl, welche einerseits abhängig ist von der Beschaffenheit der anzustreichenden Gegenstände, andererseits von der Art der schädlichen Einflüsse, denen sie ja nach ihrem Gebrauchszwecke oder ihrer unmittelbaren Umgebung unterliegen,

2. die tadellose und dem Gebrauchszwecke angepasste Beschaffenheit der einzelnen zur Herstellung der Anstrichmassen dienenden Materialien,

3. eine sorgfältige und sachgemässe Ausführung der Anstreicher- oder Lackirerarbeit selbst.

Als Materialien, welche zur Herstellung der Anstrichmassen und Lacküberzüge verwendet werden, kommen in Betracht: Farben, Firnisse und Lacke, endlich Materialien, welche als Zusätze zu den Anstrichmassen benutzt werden, um ihr Trocknungsvermögen zu erhöhen (Siccative).

Die technischen Anforderungen, welche man an die Farben zu stellen pflegt, beziehen sich:

a) Auf die chemische Beschaffenheit.

Man verlangt, dass jede Farbe eine Zusammensetzung sui generis besitze, d. h. dass sie keinerlei fremdartige Substanzen enthalte, welche lediglich zum Zwecke der Gewichts- oder Volumenvermehrung zugesetzt zu werden pflegen. Derartige Zusätze bestehen entweder in Farben von geringerem technischen Werthe (so versetzt man Zinnober mit Chromzinnober oder Mennige, Bleimennige mit Ocker, Englisch Roth etc.), oder in Mineralsubstanzen, welche an und für sich nicht als Farben in der wahren Bedeutung des Wortes angesehen werden können (Schwerspath, Gips, Thonerde, Thon, schwefelsaures Blei, Ziegelmehl etc.) oder endlich in organischen Substanzen (Stärkemehl etc.).

b) Auf das Deckvermögen.

Das Deckvermögen, d. h. das Vermögen der Farben, mit trocknenden, bezw. verharzenden Flüssigkeiten (Leimwasser, Leinölfirniss, Lackirweiss) innig vermischt und in dünner Schicht auf eine durchsichtige oder undurchsichtige und beliebig gefärbte Fläche aufgetragen, einen deckenden, d. h. die ursprüngliche Beschaffenheit der Fläche verdeckenden, undurchsichtigen Ueberzug zu bilden, kommt verschiedenartigen Farben in sehr wechselndem Grade zu.

c) Auf den Farbenreichthum bezw. das tinktorielle Vermögen.

Nicht immer wird eine Farbe für sich allein mit einem Bindemittel verrieben und zum Anstrich gebraucht. In einer überaus grossen Zahl von Fällen gelangen Mischungen von verschiedenen Farben zur Verwendung. Um nur ein einfaches Beispiel zur Erläuterung heranzuziehen, wird Kienruss nicht ausschliesslich zur Erzeugung von schwarzen, sondern ebenso häufig zur Erzeugung von grauen Anstrichen benutzt. Es liegt auf der Hand, dass von mehreren Kienrusssorten, welche in gleichen Gewichtstheilen mit der gleichen Menge ein und derselben weissen Farbe zu grau vermischt werden, diejenige den grösseren Werth besitzt, welche das dunkelste und schönste Grau erzeugt.

d) Auf die Farbenschönheit (Feuer, Glanz). Man bevorzugt mit Recht unter Farben von gleichem Farbentone diejenigen, welche sich durch das Feuer, durch die Lebhaftigkeit und den Glanz ihrer Farbe auszeichnen.

e) Auf die Feinheit des Farbenkornes.

Gleichviel, ob Farben in Stücken oder in Pulverform bezogen werden, müssen die Farben behufs inniger Vertheilung in dem zu verwendenden Bindemittel entweder mit Hilfe der Farbmühle oder mit dem Läufer auf dem Reibstein verrieben werden, und nur in gewissen Fällen kann man pulverförmig bezogene Farben mit dem Bindemittel ohne weiteres verrühren. Je feinkörniger die bezogene Farbe an und für sich war, um so mehr spart man an Arbeit, man spart aber auch an Material; denn abgesehen von dem Deckvermögen, welches einer Farbe von Natur eigenthümlich ist, vermag ein und dieselbe Farbe in feinster Pulverform vielleicht oft schon in halb so dicker Schicht eine gestrichene Fläche gleich gut zu decken, als wenn sie in der Form von gröberen Theilchen zur Verwendung gelangt.

f) Auf den Konsum von Oel, Firniss u. dergl.

Es ist eine bekannte Thatsache, dass verschiedene Sorten einer unverfälschten Farbe ein und derselben Art und von ein und derselben Handelsbezeichnung nicht selten verschiedener Mengen Oel bezw. Firniss bedürfen, um in streichfertigen Zustand übergeführt zu werden.

g) Auf das Trocknungsvermögen.

Es ist nicht zu bezweifeln, dass gleiche Mengen verschiedener Sorten einer Farbe von ein und derselben Art und von ein und derselben Handelsbezeichnung durch gleiche Mengen ein und desselben Bindemittels (Oel, Firniss u. s. w.) in streichfertigen Zustand übergeführt und in gleich dicker Schicht auf Flächen von derselben Beschaffenheit aufgestrichen unter den gleichen Verhältnissen oft nicht in derselben Zeit trocknen. In dieser Hinsicht scheint, die gleiche chemische Beschaffenheit vorausgesetzt, mehr die Form und Grösse der kleinsten Farbentheilchen verzögernd oder beschleunigend auf das Trocknen einzuwirken. Je grösser die Oberfläche, welche unter sonst gleichen Verhältnissen die Anstrichmasse der Luft darbietet, um so schneller wird das Trocknen erfolgen.

Redner bespricht sodann die verschiedenen, für die Prüfung des Gebrauchswerthes der Farben angewendeten Methoden und unterzieht dieselben einer eingehenden Kritik. Als Ergebniss derselben gelangt er zur Aufstellung nachstehender Regeln:

Es empfiehlt sich, alle Farben, welche in Pulverform zu beziehen sind, in dieser Form, nicht aber in Stücken anliefern zu lassen.

Es ist schlechterdings unmöglich, hinsichtlich aller wesentlichen Eigenschaften die Lieferungsbedingungen so zu präzisiren,

dass der Richter oder zuzuziehende Experten bei eintretenden Differenzen zwischen Käufer und Verkäufer nach dem blossen Wortlaut der Lieferungsbedingungen ein Urtheil darüber gewinnen können, ob eine angelieferte Farbe den Bedingungen entspricht oder nicht. Wenn in den Bedingungen z. B. die Anforderungen gestellt werden, dass eine Farbe gut decken, gut trocknen, eine lebhafte und schöne Farbe besitzen, aufs Feinste gemahlen und geschlemmt sein soll, so gestatten diese Anforderungen noch einen sehr weiten Spielraum und erst die festgestellte Qualitätsprobe schliesst jeden Versuch zu einer lediglich den Interessen des Lieferanten dienenden Auslegung der Lieferungsbedingungen aus.

Im zweiten Theile des Vortrages werden die zur Herstellung streichfertiger Anstrichmassen benutzten flüssigen Zusätze, als Firnisse, Siccative und Lacke in Bezug auf ihre wesentlichen Eigenschaften und die behufs Ermittelung derselben gewöhnlich angewendeten Prüfungsmethoden, welche letztere einer eingehenden kritischen Würdigung unterworfen werden, behandelt.

Redner erörtert hierauf die nach der Natur des zu überziehenden Materials, den auf dasselbe wirkenden äusseren Einflüssen und vielen andern Umständen verschieden zu wählenden Methoden der praktischen Ausführung der Anstriche und Lacküberzüge. Da der Preis des Anstrichmaterials immer gering ist im Verhältniss zu dem aufzuwendenden Arbeitslohn, und an letzterem, sowie auch an Zeit bei Anwendung besten Materials gespart werden kann, dieselbe sich auch durch grössere Haltbarkeit des Anstrichs schon bezahlt macht, so empfiehlt es sich immer, für Maler- und Anstreicherarbeiten das beste Material von den vertrauenswürdigsten Fabrikanten zu entsprechend hohen Preisen zu beziehen.

Zum Schluss gedenkt der Vortragende noch eines Hauptübelstandes, auf welchen die Misserfolge der Ausführung von Farben- und Lacküberzügen in einer grossen Zahl von Fällen zurückzuführen sind.

Die Anstreicher- und Lakirerarbeiten werden bei Bauausführungen u. s. w. naturgemäss erst nach Beendigung aller andern Arbeiten in Angriff genommen. Eine Folge dieses Umstandes ist, dass mit Rücksicht auf die beschleunigte Fertigstellung der Bauobjekte nicht selten eine überhastete Erledigung jener Arbeiten erfordert wird, welche nur auf Kosten der Güte und Dauerhaftigkeit der Farben- und Lacküberzüge selbst bewirkt werden kann und leider nur zu oft bewirkt wird.

An diesen mit Beifall aufgenommenen Vortrag schloss sich eine anregende Diskussion.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 16. November d. Js. wird die im Bau begriffene, 55,62 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Allenstein zu unterstellende Eisenbahnstrecke **Johannisburg-Lyck** dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Auf derselben werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenklasse verkehren:

Zug 879	Zug 875	Stationen	Zug 874	Zug 878
Vm.	Nm.	Abfahrt ↓ / ↑ Ankunft	Vm.	Nm.
5.15	12.30	Johannisburg	9.11	7.33
5.42	12.57	Gutten	8.49	7.11
6.15	1.30	Bialla	8.18	6.40
6.43	1.58	Drygallen	7.51	6.13
7.20	2.35	Baitkowen	7.16	5.38
7.45	3.0	Neuendorf	6.49	5.11
8.5	3.20	Lyck	6.25	4.47
Vm.	Nm.	Ankunft / Abfahrt	Vm.	Nm.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 1. November 1885. (2322)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Güterverkehr.

Im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** kommen vom 1. November d. Js. ab für den Verkehr 1. zwischen den Stationen Gera und Weida der Sächsischen Staatsbahn und Hessischen, Pfälzischen, Badischen und Elsass-Lothringischen Stationen, 2. zwischen den Stationen Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn und Aschaffenburg der Hessischen Ludwigsbahn, 3. zwischen Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn und Konstanz der Badischen Staatsbahn die gleichen ermässigten Frachtsätze zur Anwendung, welche von obigem Zeitpunkte ab im Mitteldeutschen Verbande in Kraft treten.

Dresden, am 30. Oktober 1885. (2323)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November d. J. treten im **Bayerisch-Sächsischen Verkehre** zwischen der Station Aschaffenburg der Bayer. Staatsbahn einerseits und den Stationen Dresden-Alt- und Neustadt, Görlitz, Kamenz und Zittau andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche mit den durch Nachtrag XXXVI zum Mitteldeutschen Verbandstarife, Heft 1 eingeführten Taxen übereinstimmen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 30. Oktober 1885. (2324)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Staatsbahnverkehr **Altona-Berlin** zum Ausnahmetarif 3 (Dextrin, Kartoffelmehl etc.) ein Ausnahmefrachtsatz von Golssen nach Hamburg B. in Höhe von 1,23 *M* für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 1. November 1885. (2325)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die in dem Spezialtarif für die Beförderung von Bauholz etc. vom 25/13. November 1884 für die Station Kiew II trans. vorgesehenen Rubelfrachtsätze von 77,17 Rbl. bezw. 82,35 Rbl. sind vom 13/1. September cr. ab auf 62,39 Rbl. bezw. 67,57 Rbl. ermässigt worden.

Danzig, den 31. Oktober 1885. (2326J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. Novbr. 1885 tritt zum Verband-Gütertarif zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits vom 25. März 1882 der Nachtrag VI in Kraft, derselbe enthält:

a) Ausnahmefrachtsätze für Z u c k e r r a f f i n a d e in Hüten und Stücken, Würfelzucker, Melis und Sandzucker zum Export auf dem Seewege nach dem nördlichen Russland exkl. Finnland ab Illowo trans. nach Danzig und Neufahrwasser,

b) früher bereits publizirte Tarifänderungen sowie Berichtigungen

und kann durch die Billetexpeditionen der Verbandstationen beider Verwaltungen bezogen werden.

Bromberg, den 28. Oktober 1885. (2327)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit 31. Dezember 1885 treten die im V. Nachtrage zum **Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif** enthaltenen Frachtsätze für Aschaffenburg und Gemünden ausser Kraft und gelten ab 1. Januar 1886, insoferne inzwischen nicht anderweitige Sätze hiefür zur Einführung kommen, wieder die bezüglichen Frachtsätze des Haupttarifs bezw. der Nachträge I und II.

München, den 31. Oktober 1885. (2328)
Generaldirektion
der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Die **Lagerung von Holz** und anderen Rohmaterialien auf den Bahnhöfen kann, soweit hierzu Raum verfügbar ist, zum Zwecke der Ansammlung, zu Wagenladungen oder zur vorübergehenden Niederlegung angekommener Wagenladungsgüter mit besonderer Genehmigung des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts gestattet werden; das Platzgeld beträgt für je 1 qm und 10 Tage 2 ₰.

Für Zeitbeträge unter 10 Tagen werden je volle 10 Tage und ebenso werden angefangene Quadratmeter der überwiesenen Fläche für voll berechnet.

Einer Aufforderung zur Platzräumung muss binnen 3 Tagen entsprochen werden, widrigenfalls die in den Tarifen festgesetzte gewöhnliche Lagergebühr für Lagerung der Güter im Freien in Ansatz kommt.

Bromberg, den 1. November 1885. (2329)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. November d. Js. tritt für den Verkehr zwischen:

Hanau-Frankfurt a/M. Nass. Bhf. und Sachsenhausen,
Hanau-Höchst,
Höchst-Frankfurt a/M. Nass. Bhf. und Sachsenhausen,
Wiesbaden-Höchst,
Kastel-Frankfurt a/M. Nass. Bhf. und Sachsenhausen,
Wiesbaden-Frankfurt a/M. Nass. Bhf. und Sachsenhausen

eine Ermässigung der Expeditionsgebühren für Vieh in Wagenladungen ein.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (2330)

Frankfurt a/M., den 1. November 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Gültigkeit vom 16. Dezember cr. werden die im Nachtrage X zum Ausnahmetarif B (Heft 2) vom 1. April 1883 für den **Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehr** enthaltenen Frachtsätze von Frintrop (Zeche Christian Levin) nach Herdecke Rh. auf 0,237 und nach Winterswyk auf 0,275 *M* pro 100 kg berichtigt bzw. erhöht.

Köln, 3. November 1885. (2331)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Der **Nachtrag VIII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif. Theil I,** findet hinsichtlich der daselbst enthaltenen Bestimmung ad 3 vom 1. November 1885 ab und hinsichtlich der Bestimmungen ad 1 und 2 vom 14. Dezember 1885 ab auch auf den Deutsch-Polnischen Verband Anwendung.

Bromberg, den 31. Oktober 1885. (2332)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 13. November 1885 neuen Stils tritt der Ausnahmetarif für Petroleum (Kreosin) in Kraft; derselbe enthält:

Frachtsätze pro 10 000 kg für den Transport von Petroleum (Kreosin) in Cysternenwagen im direkten Verkehr von Baku und Zarizyn nach Eydtkuhnen und Königsberg i/Pr.

Exemplare des vorbezeichneten Ausnahmetarifs können von den Versandstationen bezogen werden. (2333J)

Bromberg, den 28. Oktober 1885.

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar k. J. treten durch den vom 1. November d. J. ab gültigen II. Nachtrag zu Heft 5 des **Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** zwischen den auf Seite 9 aufgeführten Elsässisch - Lothringischen und Badischen Stationen erhöhte Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft. Der Nachtrag ist bei den Expeditionen zu beziehen.

Strassburg, den 2. November 1885. (2334)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Heft 3 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband der 2. Nachtrag in Kraft, welcher anderweite ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen enthält.

Exemplare des Nachtrags können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.. (2335)

Magdeburg, den 3. November 1885.

Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 31. Dezember 1885 treten die Ausnahmefrachtsätze für Rinden Europäischer Holzarten etc. und Kartoffeln in dem Nachtrag VI vom 20. März 1884 zum Tarif vom 1. Oktober 1881 (Heft II) ausser Wirksamkeit und werden durch neue Frachten nicht ersetzt.

Köln, den 15. November 1885. (2336)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

In dem vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrag V zum **Bayerisch - Sächsischen Gütertarife** wird der auf Seite 47 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2b für Sprit und Spiritus zwischen Leipzig (Bayer. u. Dresden. Bhf.) und Bregenz von 3,91 auf 3,88 ℳ pro 100 kg und zwischen Leipzig (Bayer. u. Dresden. Bhf.) und Lindau von 3,75 auf 3,72 ℳ pro 100 kg berichtigt.

Dresden, den 4. November 1885. (2337)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von Tschirschky.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1885 neuen Stils tritt zu der zweiten Ausgabe des Anhanges II zum Gütertarif des Deutsch - Russischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1880 neuen Stils (2. Ausgabe) der erste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält:

1. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Waarenklassifikation.
2. Ermässigte Frachtsätze für Hanau-Ostbahnhof, Hanau Nordbahnhof und Memel, sowie Ermässigung mehrerer Frachtsätze für Eisen etc. und Einführung von Frachtsätzen für Sammelgut von den Deutschen Hafenplätzen und mehreren Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Kursk, Charkow und Grilowskaja (Rostow).
3. Einführung des Spezialtarifs V für Chamottesteine (feuerfeste Steine) etc. für den Verkehr von Stettin und Gleiwitz nach Kursk, Charkow und Grilowskaja (Rostow).
4. Aufhebung der Frachtsätze für Hamburg, Station der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover.

Exemplare des vorbezeichneten Nachtrages können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 28. Oktober 1885. (2338)

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Mit dem 31. Dezember 1885 tritt der Uebernahmetarif vom 1. Juni 1883 für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) einerseits und Deggendorf-Donaulände anderseits via Eisenstein nebst dem Nachtrage I hierzu ausser Kraft.

Wien, den 28. Oktober 1885. (2339)

Die K. K. General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

III. Generalversammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 5ten ausserordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn Gesellschaft, welche am 12. Dezember 1885, Mittags 12 Uhr im Sitzungssaale der genannten Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

Bericht des Verwaltungsrathes über die mit der hohen K. K. Staatsverwaltung gepflogenen Verhandlungen, betreffend die Konvertirung der $4\frac{1}{2}$ pCt. Prioritätsanleihe vom 15. Mai 1880, eventuell

„Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Kündigung dieser Prioritätsanleihe und Konvertirung derselben in eine nur mit 4pCt. verzinsliche Prioritätsschuld.“

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38, 40 und 41 der Gesellschaftsstatuten *) die Aktien sammt Kouponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdener Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft oder bei Herrn Bleichröder,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der Gesellschaft

und zwar spätestens bis 3. Dezember 1885 mittelst dreifacher Konsignation (wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird) zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung dieser Konsignationen wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 4. November 1885.

Der Verwaltungsrath.

---

*) § 35. An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als vierzig Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung auszuüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen vollgezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $\frac{2}{3}$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

§ 41. Kommt eine beschlussfähige Generalversammlung nicht zu Stande, so ist eine neuerliche Versammlung unter Bezugnahme auf die Bestimmungen dieses Paragraphen, jedoch nur unter Festsetzung einer nur vierzehntägigen Frist einzuberufen, in welcher ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Aktien, jedoch nur über solche Gegenstände Beschlüsse gefasst werden können, welche bereits zur Tagesordnung der ersten Versammlung gehörten.

Die § 40 am Schlusse getroffene Bestimmung über das Erforderniss der Zweidrittelmajorität gilt auch für diese zweite Generalversammlung. (2340)

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Submissionen.

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen folgende Materialien vergeben werden:

1. 425 000 kg Stahlschienen,
2. 273 000 „ flusseiserne Querschwellen,
3. 32 000 „ Kleineisenzeug und
4. 10 000 Stück imprägnirte kieferne Querschwellen.

Die Bedingungen können gegen Einsendung von je zwei Mark für jede der Positionen 1 bis 3 und von einer Mark für Position 4 von unserer Betriebsdirektion bezogen werden.

An letztere sind auch die Offerten portofrei und versiegelt bis zum Montag, den 23. November cr., Vormittags 11 Uhr, einzusenden.

Nordhausen, im November 1885. (2341)

Die Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die Anfertigung und Aufstellung der eisernen

Ueberbauten für eine Brücke über die kleine Reglitz in der neuen Verbindungsbahn bei Stettin, etwa 94 t Schmiedeeisen und 4 t Gusseisen, soll vergeben werden. Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Angebot für die Eisenkonstruktion der Reglitzbrücke"

bis zum 20. November d. J., Nm. 6 Uhr, an uns einzureichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Eröffnung der eingegangenen Angebote am 21. November 1885, Vm. 10 Uhr.

Zeichnungen, statische und Gewichtsberechnung und spezielle Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ vom Sekretariat I zu beziehen, liegen auch im Büreau des Berliner Baumarkt zur Einsicht aus.

Stettin, den 26. Oktober 1885. (2342)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Berlin-Stettin.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von

1 878 040 kg Kleineisenzeug für Breitspurbahnen,
10 350 „ Kleineisenzeug für Schmalspurbahnen,

bestehend aus Laschen, Laschenbolzen, Hakennägeln, Schwellenschrauben und Unterlagsplatten, ferner von 70 000 Stück stählernen Unterlagsringen soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 25. November d. J., Vormittags 10½ Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36. Die Angebote müssen mit der Aufschrift „Angebot auf Kleineisenzeug" versehen sein. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 2,50 ℳ bezogen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine. Hinsichtlich der Bewerbung um diese Lieferung sind die in No. 223 des Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeigers und No. 661 der Schlesischen und Breslauer Zeitung bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen massgebend.

Breslau, den 2. November 1885. (2343)
Materialien-Büreau.

Baumbänder

für Obst- & Alleebäume, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUR Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die
Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer
(société anonyme), 24 rue des douze Apôtres,
BRÜSSEL
verkauft und **vermiethet** Eisenbahnwaggons aller Art, insbesondere
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
zu äusserst billigen Conditionen.

Fabrik-Oefen,
Patent Hohenzollern, D. R.-P. 1136 u. 13296, und nach bewährtem eigenem System, in verschiedenen Grössen u. Constructionen, liefert in gediegenster Ausführung die
Mannheimer Eisengiesserei
Carl Elsaesser,
Mannheim.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- u. Glühlicht durch ein und dieselbe Maschine.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Lokomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1700 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3800 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 35000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

= 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. =
41 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 3000 im Betriebe.
Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
15 000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Franz Siemenroth in Berlin bei, betr. „Empfehlenswerthe Schriften über Eisenbahnwesen".

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 88. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. November 1885.

Dieser Nummer liegt No. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Staatsbahnen im Kapland.

(Nach einem Vortrage von Brounger in der Institution of civil engineers.)

In den letzten Jahren hat in der Kolonie „am Kap der guten Hoffnung" eine bedeutende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes stattgefunden. Die Linien sind durchweg mit einer Spurweite von 1,1 m gebaut und bilden drei Hauptabtheilungen, die die etwa halbkreisförmige Küste mit den Diamentfeldern, welche etwa im Mittelpunkt des Halbkreises liegen, verbinden, nämlich die Westbahn, die Südbahn und die Ostbahn. Die Hauptrichtung der Westbahn ist eine nordwestliche, sie überschreitet quer die Flussläufe, welche die Wasserabführung des Landes bilden und die dazwischen liegenden Wasserscheiden der Flussgebiete, es waren daher zahlreiche und bedeutende Brückenbauten auszuführen. Die Südbahn folgt in nördlicher Richtung dem Hauptflussthal des Landes und die Ostbahn durchschneidet das schwierigste Terrain mit starken Steigungen und Krümmungen.

Die grösste Höhe der Linie beträgt bei der Westbahn 1371,6 m, bei der Ostbahn 1 633,8 m über Meer.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Vorstellung von den Steigungsverhältnissen der drei Netze; die angegebenen Prozentsätze beziehen sich auf die Gesammtlänge jedes Nezes.

Bahn	1 : 40	1 : 40 bis 1 : 50	1 : 50 bis 1 : 60	1 : 60 bis 1 : 80	1 : 80 bis 1 : 100	über 1 : 100	horizontal
	Prozente der Gesammtlänge						
Westbahn . . .	4,06	1,84	3,00	11,67	12,45	54,64	12,32
Südbahn	9,30	4,70	4,50	13,96	10,07	40,46	17,00
Ostbahn	17,11	20,77	7,87	11,64	7,54	18,37	16,67

Die Länge der gekrümmten Strecken beträgt in gleicher Weise:

Bahn	Gesammtlänge in Kilometern	Krümmungsradius in Metern					
		100	100 bis 120	120 bis 200	200 bis 300	300 bis 400	über 400
Westbahn . . .	1034,2	1 500	3 109	19 968	11 783	98 040	80 281
Südbahn . . .	948,0	—	—	42 854	45 572	126 862	26 364
Ostbahn	469,5	1 989	14 981	53 397	25 375	84 468	17 350

Da es bei der Bauausführung schwer war gute Ziegelsteine zu beschaffen und die Herstellung möglichst schnell und ohne geübte Arbeiter zu bewirken war, so sind eiserne Ueberbauten selbst bei kleineren Brücken und Durchlässen in grosser Zahl verwendet, nur bei der Ostbahn sind gewölbte Bauwerke in grösserer Anzahl ausgeführt. Als Mörtel ist meistens Cement verwendet, da guter Kalk an Ort und Stelle nicht zu beschaffen war und Cement sich bei weiterem Transport wegen der Zulässigkeit des grösseren Sandzusatzes als vortheilhafter erwies. Die Art des durchschnittenen Terrains kann aus den Zahlen über die Brücken beurtheilt werden; auf der Ostbahn sind elf Brücken von 30 m und mehr Spannweite mit einer Gesammtlichtweite von 539,4 m vorhanden, bei der Südbahn inkl. der Fluthbrücken 14 mit 1 268,7 m Weite und auf der Westbahn sind 21 derartige Brücken mit 1 722,9 m Gesammtlichtweite vorhanden. Die Planumsbreiten sind verschieden und betragen 4,5 bis 5,4 m und zwar die kleinere Breite bei kurzen Einschnitten mit geringem Wasserabfluss. Die Neigung der Böschungen beträgt mit Ausnahme der Felseinschnitte, die steiler angelegt sind, im allgemeinen bei den Einschnitten 1 : 1, bei den Dämmen 1 : $1^1/_2$ bis 1 : 1. Eine Einzäunung der Linien ist im allgemeinen nicht vorgesehen, nur bei bereits in Kultur genommenen oder vorher eingezäunten Ländereien. Bei der Enteignung ist der event. den Heerden durch Ueberfahren mögliche Schaden mitbezahlt worden.

Das Schienengewicht war von der Regierung auf Anrathen des Oberingenieurs der öffentlichen Arbeiten festgesetzt, doch neuerdings durch den berathenden Ingenieur energisch für eine Vermehrung des Gewichtes eingetreten, so dass ein Gewicht von 22,3 kg pro Meter erreicht wurde und nur ein geringer Theil leichterer Schienen verwendet ist.

Ein gleiches Profil aus Stahl kommt bei allen Steigungen von 1 : 70 und mehr zur Anwendung und auch für die äussere Schiene in Kurven von 200 m Radius und darunter. Dieses Profil ist für die vom Parlament in den Jahren 1873 und 1874 genehmigte Linie verwendet und nur wenige Kilometer haben Schienen von 20 kg. Die Schienen sind auf kreosotirte Baltische Kiefernschwellen von 2,1 × 0,225 × 0,12 m aufgenagelt oder geschraubt und mit schwebendem Stoss verlegt.

Um der Spurerweiterung in den scharfen Kurven der Hex-River Berge zu begegnen, sind für einige Kilometer eiserne Livesey-Schwellen verwendet, denn alle anderen Befestigungsmittel hielten selbst bei Anwendung harten Holzes nicht aus, obgleich bei letzterem der Uebelstand etwas behoben wurde. Dies Stück Oberbau hat allen Anforderungen eines stark beanspruchenden Verkehrs entsprochen. Die meisten Schwellen sind aus Gusseisen

und nur 1,6 km haben Schwellen aus Schmiedeeisen; von letzteren hat keine einzige ausgewechselt zu werden brauchen, während von den gusseisernen viele beim Stopfen gebrochen sind. Die zuletzt beschafften Schienen für den Weiterbau, etwa 900 km, haben ein Gewicht von 30 kg pro laufenden Meter, bestehen sämmtlich aus Stahl mit gleichem Kleineisenzeug wie die früheren leichteren Schienen, aber mit stärkeren Holzschwellen von 2,1 × 0,25 × 0,125 m.

Infolge der Schwierigkeit und Unsicherheit der Preissteigerung und der Verzögerung der Lieferung der Holzschwellen wurde beschlossen, eiserne Schwellen in grösserem Umfang zu versuchen und es wurden schmiedeeiserne trogförmige Schwellen für 58 km und für weitere 118 km schmiedeeiserne gebogene Schwellen nach Livesey's Patent beschafft. Da diese Schwellen erst seit kurzer Zeit in Gebrauch sind, so wäre es voreilig, über dieselben von Erfahrungsergebnissen zu sprechen, aber einige Punkte sind augenscheinlich. Zunächst erfordern beide Sorten sehr sorgfältige Unterstopfung. Bei den gebogenen Schwellen tritt leicht bei mangelhafter Stopfung eine Spurerweiterung ein. Zweitens muss man besondere Sorgfalt auf die Herstellung beider Sorten verwenden, besonders hinsichtlich der Klemmplatten, da sonst die Spurweite nicht genau innegehalten wird. Bei den eisernen Trogschwellen erscheint die Beschaffung besonderer Kurvenschwellen, die so gekennzeichnet sind, dass Verwechselungen unmöglich sind, wünschenswerth. Drittens ist eine sorgfältigere Wahl des Stopfmaterials durchaus erforderlich. Es ist bei diesen Schwellen nicht wünschenswerth, dass das Stopfmaterial grob sei, aber es ist oft schwer, feines Stopfmaterial zu erhalten, da häufig Steinschlag für Packlage und Stopfschicht verwendet werden musste.

In einigen Theilen des Landes ist als Stopfmaterial Schiefersteinschlag verwendet und hier stellte sich dann die Nothwendigkeit einer ordentlichen Steinpacklage für die Entwässerung heraus. Der Schiefersteinschlag ist aus den Flussbetten entnommen und findet sich in nächster Nähe der Bahnen.

Verschiedene Sorten Holz sind behufs Ermittelung ihrer Dauer und Verwendbarkeit als Schwellen untersucht und zwar seit 20 Jahren, seit Fertigstellung der Wellingtonlinie. Einige Sorten Koloniehölzer haben günstige Ergebnisse geliefert, aber der Preis ist zu hoch. Einige Hölzer aus Madagaskar von hellrother Farbe haben sich dauerhaft gezeigt, aber ihr Export in grösseren Mengen stösst auf Schwierigkeiten. Am besten hat sich bis jetzt das Holz des Kampferbaumes bewährt, denn die nach zwanzigjährigem Gebrauch aufgenommenen Schwellen erwiesen sich sowohl im Kern- als Splintholz völlig gesund, ohne irgend welches Konservirungsverfahren, und die Regierung steht daher im Begriff, ausgedehnte Anpflanzungen dieses Baumes anzulegen, welcher in der Kolonie unter günstigen Umständen eine beträchtliche Grösse erreicht.

Als Befestigungsmittel sind eine grosse Zahl verschiedener Konstruktionen probirt worden und schliesslich dem Schienennagel der Vorzug gegeben. Bei Schraubenbolzen ist die Erneuerung sehr umständlich, wenn sie von unten eingesteckt sind und in der Ausführung lassen die Oberbauarbeiter leicht die untere Mutter fort, wenn sie von oben eingesteckt werden. Hölzerne Klötze, die sich von aussen gegen die Schienen legen und auf die Schwellen aufgenagelt sind, haben häufig mit Vortheil in Kurven Anwendung gefunden, um dem Centrifugalschub auf die äussere Schiene zu begegnen. Die Spurerweiterung in den Kurven beträgt 6 bis 10 mm, aber man erstrebt eine Vergrösserung derselben.

Das Betriebsmaterial, Maschinen und Wagen für die drei Bahnnetze besteht aus 231 Maschinen, 203 Tender, 399 Personenwagen, 3 503 anderen Wagen inkl. Bremswagen und 28 fahrbaren Krahnen.

Unter den Maschinen sind zwei Fairlie-Maschinen.

Der Fahrpark von 399 Personenwagen hat 216 kurze Wagen, 172 Drehschemelwagen.

Zug- und Druckübertragung findet bei der Kuppelung in der Mitte des Wagens statt. Die kurzen Wagen haben 4,8 m Länge, 2,2 m Breite und 2,8 m Höhe, sie wurden in den ersten 5 Jahren ausschliesslich verwendet, doch bei dem wachsenden Bedürfniss grösserer Fahrgeschwindigkeit wurden später ausschliesslich Drehschemelwagen beschafft.

Es kann kein Zweifel darüber sein, dass die Schemelwagen ruhiger laufen sowohl in Bezug auf seitliche als vertikale Schwingungsbewegungen, und ihr Vorzug beim Durchfahren scharfer Kurven ist sehr bemerkenswerth. Bei einer Gelegenheit zeigte sich dieses Verhalten, als ein Zug auf einem Gefälle von 1 : 40 durchging; alle kurzen Wagen entgleisten in einer Kurve von 100 m und der eine Schemelwagen im Zuge blieb im Gleise, obgleich seine Zugstange durch die entgleisenden Wagen im rechten Winkel verbogen war.

Der Güterwagenpark besteht hauptsächlich aus kurzen Wagen mit einer Innenlänge von 4,2 m und einer äusseren Breite von 2,2 m.

Als Bremse ist seit den letzten zwei Jahren nach Einführung durchgehender Bremsen die Clarke'sche Kettenbremse in Anwendung; doch da bei der Anwendung derselben wegen Ungeübtheit des Personals mehrfach Versagungen und Brüche vorgekommen sind, ist auf der Westbahn die einfache Vacuumbremse, welche sich bei dem Vorstadtlinienverkehr bewährt hatte, eingeführt, weil sie vortheilhafter bedient werden konnte, als die vom Ende des Zuges zu handhabende Kettenbremse. Letztere hat man jetzt wesentlich verbessert, dadurch, dass sie vom Tender aus gehandhabt wird und trotzdem selbständig bei Zugtrennungen wirkt.

Der geringe Umfang des Personenverkehrs erfordert im allgemeinen die Anwendung gemischter Züge und aus Sparsamkeitsrücksichten ist eine geringe Geschwindigkeit für dieselbe, nämlich 24 km pro Stunde inklusive Aufenthalt eingeführt. Bei langen und steilen Rampen und scharfen Kurven ist die Geschwindigkeit auf 16 bis 19 km pro Stunde ermässigt, welches auf langen Linien noch die Innehaltung der obigen Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Anstrengung gestattet; aber bei Linien, von denen ein grosser Theil mit solchen Rampen und Kurven gebaut ist, ist es sehr die Frage, ob die Geschwindigkeit für eine zweckmässige wirthschaftliche Ausnutzung beim Güterverkehr nicht zu gross ist.

Ein Personen- und Postzug ohne Güter wird einmal wöchentlich zwischen Port Elizabeth und Kapstadt im Anschluss an die überseeischen Dampfer gefahren. Die Entfernung von 1 350 km wird in 43,5 Stunden zurückgelegt, also mit Aufenthalt mit 31,3 km pro Stunde und einige Vorstadtzüge fahren noch erheblich schneller. Die schnellste Fahrt war die eines Extrazuges zwischen Beaufort-West und Kapstadt, 545 km, die in 10 Stunden exklusive Aufenthalt zurückgelegt wurden.

Betriebsergebnisse.

Die gesammten Linien mit Ausnahme von etwa 110 km der Ostbahn, welche im Bau beträchtlich vorgerückt sind, sind seit etwa 10 Jahren im Betrieb.

Die Gesammtkosten mit Einschluss der im Bau befindlichen erwähnten 110 km und des Ankaufes der Wellington, Wyberg und Uitenhage Bahn, aber ohne Anrechnung für Reservematerial und Anlagen, beträgt 273 424 980 *M.* oder im Durchschnitt pro Kilometer 111 500 *M.* Dieser Betrag schliesst in sich ein ausreichendes Betriebsmaterial, ordentliche Stationen, Wohnungen für die Oberbauarbeiter und Verkehrsbeamten und theilweise für den Maschinendienst, als auch seit 1881 für die letzten 900 km die Zinsen während der Bauzeit. Dies Anlagekapital vertheilt sich für die drei Netze derartig, dass der Kilometer bei der Westbahn 102 000 *M.*, bei der Südbahn 108 300 *M.* und bei der Ostbahn 138 940 *M.* kostet. Der ganze Bau der Westbahn mit alleiniger Ausnahme der früheren Wellington- und Wyberglinien, etwa 100 km, hat in Regie unter Leitung der Regierungsingenieure stückweis oder in kleinen Akkorden stattgefunden.

Bei der Südbahn sind 373 km an einen Unternehmer vergeben, wovon indess die Regierung etwa ein Viertel ausführen musste, die übrigen 574 km sind wie bei der Westbahn hergestellt. Die obigen Zahlen geben die Durchschnittskosten inkl. der vom Staate gekauften Linien; wenn man diese indess in Abzug bringt, so bleibt für die vom Staate erbauten Strecken bei der Westbahn pro Kilometer 95 040 *M.*, bei der Südbahn 109 350 *M.*

Der Theil des Dienstes, den man natürlich zunächst untersuchen muss, um ein Bild des Verkehrs zu gewinnen, ist der Maschinendienst, da die Kosten desselben in Verbindung mit der Verkehrslast als Massstab für die Einwirkung der Rampen und Kurven und damit von Reparatur und Abnutzung betrachtet werden. Dies würde indessen nicht richtig sein und es muss bei den Maschinenkosten pro Zugkilometer in den drei Netzen im Jahre 1883, welche bei der Westbahn 116 *₰*, bei der Südbahn 104 *₰* und bei der Ostbahn 168 *₰* betragen, in Betracht gezogen werden, dass der Kohlenpreis während des Jahres in den verschiedenen Häfen bedeutend verschieden ist und im Durchschnitt für die Westbahn 36,69 *M.*, für die Südbahn 50,58 *M.* und für die Ostbahn 69,33 *M.* pro Tonne betrug.

Die Maschinen-Reparaturkosten pro Zugkilometer, die früher bei der Westbahn geringer waren als bei der Südbahn, betrugen im Jahre 1883 37 pCt. mehr als bei dieser. Der Kohlenverbrauch pro Zugkilometer betrug bei der Westbahn 6,86 kg, bei der Südbahn 5,21 kg und bei der Ostbahn 7,48 kg. Die Zuggewichte waren wegen Mangel an Verkehr bei der Südbahn auf der Graaff Reinetlinie gering, aber recht gut auf der Cradocklinie und die Zugkilometeranzahl der ersteren beträgt nur 585 920 gegen die Gesammtanzahl der Zugkilometer von 2 406 618.

Die grösste den Maschinen auf dem ungünstigsten Terrain angehängte Last beträgt auf die Horizontale umgerechnet 30 Wagen, so dass sich für den Betrieb der Westbahn bei der Ersteigung der Hex-River Berge 10 Wagen fördern lassen, von Alicedale nach Grahamstown der Südbahn 9 Wagen und auf den schwierigsten Strecken der Ostbahn 10 Wagen.

Man kann indessen aus dieser Bestimmung über die Wagenzahl keinen sicheren Schluss in Bezug auf die Einwirkung der Kurven ziehen, da auf den beiden Theilen der Bahnnetze, wo 10 Wagen zugelassen sind, Kurven von 100 m Radius vorkommen, während bei der kleineren Last von 9 Wagen die schärfsten

Kurven 140 m Radius haben. Die steilste Rampe von 1:40 kommt zwar bei allen dreien vor, aber die durchgehende Länge derselben ist bei der Südbahn am grössten. Einige sorgfältige Versuche sind kürzlich auf der Ostbahn angestellt, um die Brauchbarkeit der Kolonialkohle im Vergleich mit der Englischen zu untersuchen; sie haben ergeben, dass der Verbrauch an letzterer im Durchschnitt 8,55 kg pro Kilometer für die Reise von East-London nach Queensland und zurück betrug und zwar bei der Thalfahrt 6,08 kg und bei der Bergfahrt 11,05 kg, wobei ausser Maschine und Tender 97 Tonnen Zuglast befördert wurden. Für Kolonialkohle stellte sich hierbei der doppelte Verbrauch von Brennmaterial heraus.

Auf der Graaff Reinetlinie der Südbahn mit Ausnahme der 22 km von Zwaartkop nach Uitenhage betrug die Schwellenerneuerung von zwei Drittel bis ein Drittel, bis 35 Stück pro Jahr und Kilometer je nach der Länge der Zeit, die sie gelegen haben, nämlich 4 bis 6 Jahre. Auf der erwähnten Strecke, welche von einer Privatgesellschaft gebaut und im September 1875 eröffnet wurde, betrug der Schwellenverbrauch pro Jahr und Kilometer 168 Stück, auf der Cradocklinie schwankte die Zahl von 17 bis 78 Stück, je nach der Liegezeit der Schwellen, welche zwischen 2 und 7 Jahren betrug. Auf der Grahamstown Zweigbahn betrug die Zahl 50 bis 76 und die ganze Linie ist seit dem Jahre 1879 eröffnet. Bei der Ostbahn betrug der Durchschnittsersatz 15 Stück pro Kilometer; hier liegen die Schwellen ungefähr 3½ Jahre in Steinschlagbettung. Bei der Westbahn schwankte der jährliche Ersatz mit Ausschluss des älteren Theiles zwischen Kapstadt und Wellington zwischen 19 bis 101 Stück pro Kilometer. Auf der ältesten Strecke Wellington-Worcester, die im Jahre 1876 eröffnet ist, betrug der Ersatz im Durchschnitt 47 Stück pro Kilometer und der grösste Verbrauch fand auf der Gebirgsstrecke zwischen Worcester und Towns-River statt.

Die Schienenauswechselung schwankte auf der Graaff Reinetlinie mit Ausschluss von Zwaartkops nach Uitenhage von 0,57 bis 1,03 Stück pro Kilometer und betrug auf der ausgeschlossenen Strecke 12,4 Stück pro Kilometer. Diese Strecke ist noch mit leichten Schienen von 20 kg pro Meter belegt und einem erheblicheren Verkehr unterworfen, als die übrige Linie.

Auf der Cradocklinie liegt noch eine Strecke von 35 km, in der ersten Abtheilung von 67 km, welche 1876 eröffnet wurde mit 20 kg schweren Schienen und der jährliche Ersatz betrug im Durchschnitt für die ganze Abtheilung 17,5 Schiene pro Kilometer, während auf den übrigen von 1877 bis 1881 eröffneten Strecken der Verbrauch 0,25 bis 0,94 Stück pro Kilometer betrug. Bei der Gramhamstown-Zweigbahn war der Ersatz 0,7 bis 0,94 Stück pro Kilometer.

Auf der Ostbahn betrug der Durchschnittsersatz für das ganze Netz 9,37 Stück pro Kilometer. Bei der Westbahn, wieder mit Ausschluss wie bei den Schwellen der Strecke Kapstadt-Wellington, betrug die Erneuerung 3,1 Stück für die zuerst fertige Abtheilung Wellington-Worcester, 6,2 Stück für die nächste Abtheilung Worcester-Towns-River, welche die Hex-River Bergstrecke enthält, und 3,1 Stück für die übrige Linie bis Beaufort-West.

Die Verkehrsergebnisse für das Jahr 1883 sind in folgender Tabelle zusammengestellt.

Gegenstand		Westbahn	Südbahn	Ostbahn
Gesammttonnenzahl		202 922	154 170	95 878
Zahl der Reisenden		2 210 759	268 286	105 119
Gesammteinnahme	ℳ	7 878 680	7 333 800	3 193 000
Betriebskosten	„	5 153 580	5 055 900	2 779 500
Gefahrene Zugkilometer		1 902 613	1 634 696	651 671
Einnahme pro Betriebskilometer	ℳ	10 603	10 031	11 075
Einnahme pro Zugkilometer	„	4,141	4,488	4,748
Ausgaben pro Zugkilometer	„	2,709	3,093	4,285
Unterhaltung der Strecke pro Zugkilometer	„	0,752	1,220	0,854
Unterhaltung pro Streckenkilometer	„	1 927,65	2 728,92	1 993,84
Lokomotivausgabe pro Zugkilometer	„	1,182	1,037	1,684
Reingewinn in Prozenten		3,22	2,70	0,78
Reingewinn in Prozenten auf den Hauptlinien (exkl. Zweigbahnen)		3,83	3,64	1,10

Die Kolonie macht augenblicklich eine Periode ungünstiger wirthschaftlicher Verhältnisse durch, denn die Bruttoeinnahmen von 1882 haben bei geringerer Kilometerzahl die von 1883 übertroffen. Inzwischen sind der Orangefluss und Modderfluss, die beiden Hauptwasserläufe auf dem Wege nach den Diamentfeldern, überbrückt, um bei dem bevorstehenden Weiterbau der Linie bis hinter Hope-Town eine Entfernung von etwa 120 km an Zeit zu sparen.

R. B.

Aus dem Deutschen Reich.

Verlängerung der lagerzinsfreien Zeit für Stückgüter.

Durch den Erlass vom 10. Februar 1881 ist nachgelassen worden, dass die lagerzinsfreie Zeit für Stückgüter bis auf 48 Stunden zu Gunsten derjenigen Güterempfänger verlängert wird, welche mehr als 7,5 km von der Station entfernt wohnen und ungünstige Kommunikationen bezw. Postanschlüsse von und nach derselben haben. In Erweiterung dieser Bestimmung genehmigte der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten mittelst Erlasses vom 4. d. Mts., dass ausnahmsweise, wenn durch örtlichen Verhältnisse die rechtzeitige Abholung der Stückgüter besonders erschwert wird, beim Vorhandensein ausreichenden Schuppenraumes von der Berechnung des Lagergeldes für Stückgüter selbst dann abgesehen werden kann, wenn die Abholung derselben w ö c h e n t l i c h n u r z w e i m a l in Zwischenräumen von 3 und 4 Tagen erfolgt.

Abrundung der Entfernungen und Fahrpreise im Personenverkehre.

Zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau haben die Fahrpreise in einzelnen Relationen dadurch eine Erhöhung erfahren, dass mit Rücksicht auf die veränderte Eintheilung beider Bezirke die Fahrpreise in mehreren Relationen in einzelne Theilbeträge neu zerlegt und demnächst nochmals abgerundet worden sind. Ein solches Verfahren entspricht — nach einem Erlasse des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Oktober d. Js. — nicht dem einheitlichen Charakter des Staats-Eisenbahnnetzes und führt zu unnöthigen und zeitraubenden Berechnungen. Innerhalb des Staats-Eisenbahnnetzes sind vielmehr — ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu verschiedenen Direktionsbezirken — die betreffenden Strecken stets als einheitliche Tarifstrecken zu behandeln und ist die Abrundung der Entfernung und der Fahrpreise in Zukunft — bei einer Neuberechnung der Fahrpreise — dementsprechend vorzunehmen.

Haftpflicht für beförderte Güter.

Verschiedene Eisenbahndirektionen haben sich von den Empfängern solcher Wagenladungsgüter, die, ohne umgeladen zu werden, nach Besicht durch den Empfänger, mit neuem Frachtbrief sofort weiter gehen, Reverse ausstellen lassen. In den gedachten Reversen hat der Empfänger zu erklären, dass die betreffende Eisenbahnverwaltung von der Verantwortlichkeit für jedes Manko und für jede Differenz entbunden sein soll, welche sich an dem Gute bei seiner Ankunft am neuen Bestimmungsorte etwa herausstellen möchte. Die Besichtigung oder Entnahme eines kleinen Musters wird nur nach Einholung besonderer Erlaubniss bei der Güterexpedition und in Gegenwart eines Bahnbeamten gestattet, der Waggon nächstdem wieder geschlossen und verbleit. Da nun unter diesen Umständen eine Veränderung bezw. Verminderung des Gutes durch den Empfänger nicht vorkommen kann, so erscheint es, wie auswärtigen Blättern geschrieben wird, nicht gerechtfertigt, dass die Verwaltung sich eine kleine Mühewaltung durch den völligen Verzicht des Empfängers auf reglementsmässig ihm zustehende Rechte bezahlen lässt. Diese Reverse sind verwaltungsseitig nicht vorgeschrieben, sondern die Güterexpeditionen haben sich solche aus eigenem Antriebe ausstellen lassen. Die Eisenbahnverwaltungen haben deshalb deren Fortfall nach dem „Act.“ angeordnet.

Etat der Reichseisenbahnen pro 1886/87.

Der Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen auf das Jahr 1886/87 berechnet die Gesammteinnahme auf 47 391 700 Mark gegen 46 443 700 ℳ im Vorjahre, die fortdauernde Ausgabe auf 29 544 300 ℳ gegen 29 370 400 ℳ, so dass also ein Ueberschuss von 17 847 400 ℳ, 774 100 ℳ mehr als im Vorjahre, in Aussicht genommen ist. Die einmaligen Ausgaben sind auf 3 294 460 ℳ gegen 3 800 000 ℳ im Vorjahre veranschlagt. Dieselben sollen dienen zum Ausbau eines zweiten Gleises zwischen den Stationen Saaralben und Berthelmingen, sowie zur Erbauung von Dienstwohnungen für das Fahrpersonal auf dem Bahnhofe Rieding, zweite und letzte Rate, mit 1 380 790 ℳ, zur Erweiterung des Bahnhofs Saargemünd, Errichtung von Dienstgebäuden für die Betriebs-, Verkehrs- und Maschineninspektionen und Erbauung von Dienstwohnungen daselbst für das Fahrpersonal, zweite und letzte Rate, mit 556 500 ℳ zur Erweiterung des Bahnhofes Diedenhofen und Erbauung von Dienstwohnungen daselbst für das Fahrpersonal, zweite und letzte Rate, mit 297 490 ℳ, zur Herstellung eines Betriebsmaterialien-Hauptdepots und einer Materialien-Prüfungsanstalt in Bischheim, zweite und letzte Rate, mit 339 630 ℳ, zur Einrichtung elektrischer Beleuchtung für die Gleise und Rampen der Bahnhöfe Metz und Sablon, zweite und letzte Rate, mit 119 950 ℳ, und zur Vermehrung der Betriebsmittel, zweite Rate, mit 600 100 ℳ — Dem bezüglichen Etatsentwurf ist eine Nachweisung der bis zum Schluss des vorigen Etatsjahres auf die Reichseisenbahnen verwendeten und definitiv verrechneten Summen beigefügt. Die Gesammtausgaben

haben bis dahin 467 230 976 *M.* betragen, darunter 260 000 000 *M.* als Kaufpreis für die gemäss des Friedensvertrages von 1871 erworbenen Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, 2 160 000 *M.* als Kaufpreis für die Eisenbahn von Colmar nach Münster, 9 907 564 *M.* als Kaufpreis der Eisenbahnen von Saarburg nach Saargemünd, von Courcelles nach Teterchen, sowie von Chateau-Salins und Vic nach der Landesgrenze bei Chambrey, und 100 000 *M.* zur vergleichsweisen Abfindung der Französischen Ostbahn für die Aufgabe ihrer Eigenthumsansprüche auf die von der Reichseisenbahnverwaltung in Besitz genommenen, ausserhalb der Bahnanlagen belegenen Grundstücke und Gebäude. Von jener Gesammtsumme ist abzusetzen der von der Preussischen Regierung erstattete Antheil von den Baukosten des gemeinschaftlichen Bahnhofs Saargemünd mit 733 450 *M.* Vom Reiche sind mithin auf die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen in Elsass-Lothringen 466 497 526 *M.* verwendet worden. Wenn man zu Zwecken der vergleichenden Statistik von dieser Summe denjenigen auf 91 433 428 *M.* ermittelten Betrag absetzt, um welchen der Kaufpreis für die gemäss des Friedensvertrages von 1871 erworbenen Eisenbahnen deren Herstellungskosten übersteigt, so ergibt sich ein Anlagekapital von 275 064 098 *M.* Werden endlich diesem Kapital die aus Landesmitteln, von Privatpersonen, Gemeinden etc. gezahlten Baukosten mit 13 278 622 *M.* zugesetzt, so berechnen sich die vollen Herstellungskosten des Gesammtnetzes auf 388 342 720 *M.* — Für Strecken, welche am Ende des Etatsjahres 1884/85 dem Betriebe noch nicht übergeben waren, sowie für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn sind aus Reichsmitteln verwendet: Für die Herstellung einer Verbindungsbahn von Lutterbach nach dem neuen Hafenbassin bei Mühlhausen 239 179 *M.*, für die Ausrüstung, Erneuerung und Vervollständigung der Wilhelm-Luxemburg-Bahn 6 269 721 *M.*

Kaufpreis der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Ueber diesen Gegenstand schreibt der „Hamb. Corr.“: Nach § 8 des Gesetzes über die Amortisation der Staatsschuld vom 29. Mai 1865 soll „der Reinertrag des verkauften Staats-Grundeigenthums, d. h. der jährliche Nettoerlös aus den stattgehabten Verkäufen nach Abzug der auf die Erwerbung, Aptirung und Wertherhöhung von zu verkaufendem Staats-Grundeigenthum verwendeten Kosten in die Allgemeine Amortisationskasse fallen.“ Auf Anregung der Finanzdeputation ist die Frage, ob und wie weit diese Bestimmung auf den Verkaufserlös der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn Anwendung zu finden habe, einer näheren Erörterung unterzogen worden, wobei darauf hingewiesen wurde, dass die Sache nicht ganz unzweifelhaft erscheine, weil der Kaufpreis in erster Linie nicht für das Grundeigenthum, sondern für das Eisenbahnunternehmen als solches bezahlt sei und die Kapitalisirung der aus diesem Geschäftsbetrieb dem Staate bisher zugeflossenen Einnahme darstelle, und weil ferner auch das zur Eisenbahn gehörige Grundeigenthum nicht als Staats-Grundeigenthum im eigentlichen Sinne angesehen werden könne, da dasselbe noch auf den Namen der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft zugeschrieben stand, und die Eisenbahn, wenn der Staat auch sämmtliche Aktien dieser Gesellschaft in seinen Händen hatte, formell noch nicht mit dem Staatsvermögen vereinigt war. Von der Anschauung geleitet, dass die Entscheidung in einem Falle, in welchem eine Verpflichtung des Staates gegen einen Theil der Staatsgläubiger in Frage steht, bei vorhandenem Zweifel zu Gunsten der Gläubiger getroffen werden müsse, hat der Senat das zuletzt erwähnte, formell allerdings zutreffende Bedenken nicht für genügend erachtet, um deshalb die Anwendbarkeit der in Frage stehenden Gesetzesbestimmung auszuschliessen, während andererseits der zuerst angeführte Gesichtspunkt nicht dahin führen konnte, den Verkaufserlös der Schuldentilgung ganz zu entziehen. Vielmehr musste, nachdem zunächst durch die im Gesetze vorgesehenen Abzüge der Nettoerlös festzustellen war, der Versuch gemacht werden, zu ermitteln, mit welcher Quote der Werth des Grundeigenthums im Gegensatze zu dem Geschäftsbetriebe an diesem Nettoerlös partizipirt. Der Natur der Sache nach ist diese Rechnung nur approximativ zu lösen. Um in den Besitz der Eisenbahn zu kommen, hat der Staat rund $5^1/_2$ Millionen Mark aufgewendet; der nach Abzug dieses Betrages verbleibende Nettoerlös der Eisenbahn beziffert sich auf $8^1/_2$ Millionen Mark; der heutige Werth des zur Eisenbahn gehörigen Grundeigenthums als solches und ohne Rücksicht auf seine derzeitige Verwendung ist nach einer von der Finanzdeputation veranlassten Schätzung auf rund 7 Millionen Mark zu veranschlagen. Aus dem Verhältniss, in welchem dieser Betrag zu dem Gesammtbruttoerlös der Eisenbahn von ca. $15^3/_4$ Millionen Mark (14 Millionen Kaufschilling zuzüglich der von Preussen übernommenen Prioritäten) steht, ergibt sich der Antheil des Grundeigenthums an dem Nettoerlöse mit 4 Millionen Mark. Wenn die letztere Summe der Allgemeinen Amortisationskasse übermittelt würde, um damit entsprechende Beträge der zu ihrer Tilgung auf diese Kasse angewiesenen, in den Rubriken 3—5 des Budgets der Schuldenverwalung aufgeführten Schuldgattungen auf dem in § 8 des Amortisationsgesetzes vorgeschriebenen Wege zu erwerben, so würden damit die Ansprüche der betreffenden Staatsgläubiger an dem Verkaufserlös der Eisenbahn gewiss in ausgedehntestem Masse Berücksichtigung gefunden haben. Der Senat erachtet es jedoch angesichts der etwas eigenthümlichen Sachlage für angezeigt, einen Beschluss der Gesetzgebung über den Gegenstand herbeizuführen, und stellt dementsprechend seinen Antrag.

In betreff der verbleibenden 10 Millionen beantragt der Senat nach dem Vorschlage der Finanzdeputation, das Verhältniss durch einen Beschluss definitiv dahin zu ordnen, dass dieselben für die auf Anleihe angewiesenen Ausgaben mit verwendet und demgemäss auf den Gesammtbetrag der ertheilten Anleihe-Ermächtigungen in Abrechnung gebracht werden. Allerdings wird das Geld selbstverständlich auch ohnehin für den Bedarf der Hauptstaatskasse in terimistisch mit verwendet und durch die damit ermöglichte Verringerung des Anleiheerfordernisses eine entsprechende Zinsersparung herbeigeführt; so lange aber ein bestimmter Beschluss in dem angegebenen Sinne nicht gefasst ist, würde der Betrag im Staatshaushalt immer noch als ein gesondertes und zu anderweitiger Verwendung verfügbares Aktivum aufgeführt werden müssen, während durch die vorgeschlagene Buchung eine der Sachlage entsprechende definitive Klarstellung herbeigeführt wird.

Werrabahn: Emission von Prioritäten, Bau der Linie Themar-Schleusingen.

Die Mitteldeutsche Kreditbank, B. M. Strupp in Meiningen, die Coburger Kreditgesellschaft in Coburg und Bloch & Co. in Nürnberg haben 1¼ Million Werrabahn-Prioritäten, welche für den Bau der Zweigbahn Sonneberg-Lauscha emittirt werden, übernommen.

Ferner hat der Verwaltungsrath, der „Nat.-Ztg.“ zufolge, die Uebernahme von Bau und Betrieb einer Eisenbahn Themar-Schleusingen beschlossen, wenn, was bereits in Aussicht gestellt sei, Grund und Boden unentgeltlich verfüglich gestellt und ein einmaliger Zuschuss von 925 000 *M.* bewilligt wird.

Eisern-Siegen: Emission.

Von den auf Grund des Privilegiums vom 26. August 1885 zu emittirenden 200 000 *M.* 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen werden vorläufig 200 Stück zu 500 *M.* gleich 100 000 *M.* den Stamm-prioritäts-Aktionären der Gesellschaft zum Nennwerthe zum Kaufe angeboten.

Bahnen auf den Niederwald.

Die Verwaltung der Zahnradbahn Assmannshausen-Niederwald hat vom 2. d. M. ab die fahrplanmässigen Züge während des Winters eingestellt. Der Verkehr auf der Bahn war in der kurzen Zeit des Betriebes seit 11. Oktober nach der „Köln. Ztg.“ sehr gering, was bei der ungewöhnlich schlechten Witterung der späten Jahreszeit auch nicht anders zu erwarten war. Vom 1. November an fahren auf der Rüdesheimer Niederwaldbahn nur 4 Züge täglich hin und zurück und zwar bis zum 15. d. M. Der Bahnbetrieb bleibt alsdann während des Winters geschlossen. Der Verkehr war auf dieser Bahn anfangs Oktober noch recht gross, hatte jedoch in der zweiten Hälfte dieses Monats merklich abgenommen.

Sekundärbahn Helmstedt-Oebisfelde: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg ist mit generellen Vorarbeiten für eine Sekundärbahn von Helmstedt nach Oebisfelde innerhalb des Preussischen Staatsgebietes beauftragt worden.

Projekt Homburg-Friedberg.

Kürzlich fand in Homburg v. d. H. eine Sitzung des Komitees für die Erbauung der Eisenbahn Homburg-Friedberg statt. Es wurde zunächst beschlossen, dass das derzeitige Komitee die aus dem Jahre 1882 verbliebenen nicht unbeträchtlichen Kosten für Vorarbeiten aus Billigkeitsgründen übernimmt. In den weiteren Verhandlungen wurde hervorgehoben, dass ausser der Linie Homburg-Friedberg auch zugleich die baldigste Ausführung der von der Station Köppern nach Usingen bezw. nach der Lahn führenden Linie in Aussicht genommen werden müsse, da gerade für diese ärmere Gebirgsgegend diese Eisenbahnlinie von der allergrössten Wichtigkeit sei. Was speziell die Linie Homburg-Friedberg betrifft, so haben sich nach der „Köln. Ztg.“ die von derselben berührten Gemeinden sämmtlich bereit erklärt, das verlangte Terrain sowie die geforderten baaren Zuschüsse herzugeben. Auch die Vertreter der Stadtgemeinde Homburg werden über diese für Homburg hochwichtige Angelegenheit zu berathen haben.

Projekt Kalbe-Nienburg-Bernburg-Könnern-Halle.

Von Seiten des Ausschusses für Erbauung der Bahnlinie Kalbe-Nienburg-Bernburg-Könnern-Halle werden die grössten Anstrengungen gemacht, um seitens der Kreisvertretung von Kalbe und Halle einen günstigen Beschluss hinsichtlich Uebernahme der Theilkosten der Bahn zu erlangen. Von Seiten des

Anhaltischen Staates und der Anhaltischen Städte sind, wie die „N. Z." schreibt, bedeutende Opfer zugesagt. Der Staat verzichtet auf die jährliche Eisenbahnsteuer von 25 000 ℳ, der Kreis Bernburg zahlt 100 000 ℳ, ebenso auch die Stadt Bernburg 100 000 ℳ und Nienburg 50 000 ℳ. Die Stadt Könnern hat 5 000 ℳ zugesagt, ferner zahlen einige Kohlengruben Beiträge.

Strassenbahnprojekt Ludwigshafen-Dürkheim.

Die schon lange projektirte Strassenbahn von Ludwigshafen nach Dürkheim ist in ihrer Ausführung jetzt soweit gediehen, dass sämmtliche von der Strassenbahn berührte Gemeinden bezüglich des für die Bahn benöthigten, von Privaten zu erwerbenden Terrains nunmehr die geeigneten Schritte zum Entäusserungsverfahren eingeleitet haben. Die Staatsregierung in München soll um die Konzession angegangen werden. Das Projekt ist in der Art gedacht, dass eine Verbindung mit dem Dürkheimer Thal, über die Orte Seebach, Grethen, Hardenburg hergestellt werden kann.

Verkehr Genua-Südamerika.

Die Societa di navigazione Generale Italiano (vormals Florio-Rubattino) in Genua wird, wie der „Fr. Ztg." berichtet wird, von nun an wöchentlich einen Dampfer nach den La Plata-Häfen und Brasilien abgehen lassen und jeden Monat einen nach Chili und Peru. Diese regelmässigen Fahrten werden auch den Deutschen Güterbeförderungen nach jenen Amerikanischen Häfen via Gotthard zum Vortheil gereichen.

Uebersicht der Dampfkessel-Explosionen im Deutschen Reich.

Nach der im Septemberheft der Monatshefte zur Statistik des Deutschen Reichs für das Jahr 1885 veröffentlichten Uebersicht der Dampfkessel-Explosionen im Deutschen Reich im Jahre 1884 stellte sich die Zahl derselben, gleich dem Vorjahre, auf 14; es verunglückten dabei 45 Personen (1883 55 Personen), von denen 12 sofort getödtet wurden oder binnen 48 Stunden nach dem Eintritt der Explosion verstarben (1883 23); 11 andere Personen wurden schwer, 22 leicht verwundet (1883 8 bezw. 24). Der Art der Kessel nach explodirten 5 liegende Zweiflammrohrkessel, 5 liegende Walzenkessel, 2 einfache Walzenkessel, 1 Schiffskessel und 1 Lokomobilkessel. Die muthmassliche Ursache der Explosion war in 6 Fällen örtliche Blechschwächung, in 3 Fällen zu hohe Dampfspannung, je in 1 Falle Kesselstein, Alter, Wassermangel, alter Russ und mangelhafte Einfügung eines Heizrohres. Der Uebersicht sind 4 Tafeln Zeichnungen beigegeben, auch sind bei jedem einzelnen Fall die Konstruktionseinzelheiten des Kessels, die Wirkungen der Explosion u. s. w. mitgetheilt.

Nord-Ostsee-Kanal.

Der Bundesrath hat den Gesetzentwurf, betr. die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals, den betreffenden Ausschüssen überwiesen. Der Gesetzentwurf enthält vier Paragraphen, deren erster lautet: Es wird ein für die Benutzung durch die Deutsche Kriegsflotte geeigneter Seeschifffahrtskanal von der Elbmündung über Rendsburg nach der Kieler Bucht unter der Voraussetzung hergestellt, dass Preussen zu den auf 156 000 000 ℳ veranschlagten Gesammt-Herstellungskosten desselben den Betrag von 50 000 000 ℳ im voraus gewährt. § 2 bestimmt, dass zur Deckung der vom Reiche zu bestreitenden Kosten (106 000 000 ℳ) eine Anleihe aufgenommen werde. Nach § 3 ist von den nicht zur Kaiserlichen Marine gehörigen Schiffen, welche den Kanal benutzen, eine entsprechende Abgabe nach einem vom Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath festzustellenden Tarif zu entrichten. § 4 endlich bestimmt, dass die vom Reich auf Grund dieses Gesetzes alljährlich zu verwendenden Beträge in den Reichs-Haushaltsetats aufzunehmen sind. — Nach der Begründung ist es in Aussicht genommen, bei dem Kanalbau die Feststellungen des Oberbauraths Lentze und das auf Veranlassung des Kaufmanns Dahlström in Hamburg ausgearbeitete Projekt zu Grunde zu legen. Die Ausführung würde dem mit den nöthigen technischen Kräften ausgestatteten Staate Preussen übertragen werden. Der westliche Ein- und Ausfuhrpunkt für den Kanal würde etwa 3 km oberhalb Brunsbüttel an der Elbemündung gelegt werden, während die Einmündung in den Kieler Hafen bei Holtenau stattfinden soll. Die Führung des Kanals würde von Westen aus durch die Kudensee- und Gieselau-Niederung nach Wittenbergen an der Eider erfolgen. Unter Verfolgung der Linie des Eiderstromes über Rendsburg würde der Kanal sich von diesem bei Steinrade abzweigen, um dann die Linie des jetzt bestehenden Eiderkanals unter Abänderung der Krümmungen bis Holtenau einzuhalten. An jährlichen Unterhaltungskosten sind, einschliesslich einer Erneuerungsrente von 100 000 ℳ für die der Abnutzung unterliegenden Bautheile 1 900 000 ℳ veranschlagt. Für die tarifmässig von den Schiffern zu erhebende Abgabe ist der durchschnittliche Satz von 75 ₰ pro Registerton, vorbehaltlich einer Spezialisirung, in Aussicht genommen worden. Dieser Satz dürfte nach den gutachtlichen Aeusserungen der nautischen Vereine den Schiffsverkehr durch den Kanal nicht derartig belasten, dass dadurch die aus der Benutzung des Kanals sich ergebenden Vortheile aufgewogen würden. Gegen Entrichtung der Abgabe sollen den Schiffen auch alle Einrichtungen bei dem Kanal, wie Lootsengestellung, Schlepper für die Segelschiffe, Beleuchtung der Fahrzeuge für die Nachtfahrt etc., gewährt werden. Der Kanal soll einerseits den Anforderungen der Kriegsflotte genügen, andererseits dem zu erwartenden Handelsverkehr eine schnelle und sichere Durchfahrt ermöglichen. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist für den normalen Querschnitt des Kanals eine Breite von 60 m im Wasserspiegel, 26 m in der Sohle und eine Tiefe von 8,4 m projektirt. Der wasserhaltende Querschnitt wird demnach 3 655 qm, gleich dem Sechsfachen desjenigen der grössten für die Fahrt zu erwartenden Handelsdampfer, betragen. Die Tiefe von 8,5 m genügt den grössten Fahrzeugen der Deutschen Kriegsflotte in deren gegenwärtigem Bestande. An den Einmündungen westlich und östlich sind grössere Schleusenwerke erforderlich. Auch sind Befestigungen zum Schutz des Kanals anzulegen. Bei Bemessung der von Preussen zu entrichtenden Präzipualquote kommt zunächst in Betracht, dass dieser Staat durch den Bau des grösseren Kanals von der Nothwendigkeit befreit wird, den alten Eiderkanal in einen den gegenwärtigen Bedürfnissen entsprechenden Zustand zu versetzen, was auf 35 bis 40 Millionen Mark sich belaufen würde. Sodann sind die erheblichen Vortheile in Anschlag zu bringen, welche die Preussische Provinz Schleswig-Holstein infolge der durch den Kanal herbeizuführenden Entwässerung grosser, gegenwärtig unter mangelhaftem Wasserabfluss leidenden Länderstrecken, hauptsächlich im Kreise Rendsburg in landwirthschaftlicher Beziehung erlangen wird. Nach einem der Vorlage beigegebenen Auszug aus der Kostenrechnung sind veranschlagt für Grunderwerb und Nutzungsentschädigungen 9 900 000 ℳ; Erd- und Baggerarbeiten 70 900 000 ℳ; Befestigung der Ufer und Böschungen und Bezeichnung des Fahrwassers in den Seen 7 200 000 ℳ; Hafen- und Quaianlagen, Schleusen, Siele etc. 36 250 000 ℳ; Brücken und Fähren 6 700 000 ℳ; Militaria 1 000 000 ℳ; Gebäude 1 300 000 ℳ; Betriebseinrichtungen und Maschinenanlagen 2 250 000 ℳ; insgemein 20 500 000 ℳ. Gesammtsumme 156 000 000 ℳ.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Generaldirektion für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen unterstellte, am 8. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 28,74 km lange Strecke Sneek-Stavoren als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Statistische Nachrichten über die Erkrankungs-Verhältnisse der Beamten. Von der geschäftsführenden Direktion sind die „Statistischen Nachrichten über die Erkrankungs-Verhältnisse der Beamten von 26 Vereins-Verwaltungen im Jahre 1884" herausgegeben worden und können Exemplare dieses Werkes zum Preise von 1 ℳ pro Exemplar von derselben bezogen werden.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen und alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Zu den genannten Verzeichnissen sind Nachträge und zwar zu dem ersteren der IV. und zu dem letzteren der III. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6088 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen Begleitschreiben zu dem IV. Nachtrage zu dem Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen und zu dem III. Nachtrage zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 6158 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 6 der Veränderungsnachweisung zu der Vereinskarten-Liste vom 1. Mai 1885 (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 6207 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den statistischen Nachrichten über die Erkrankungs-Verhältnisse der Beamten pro 1884 (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 6209 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend missbräuchliche Benutzung einer Vereinskarte (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 6212 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Bericht für das Rechnungsjahr 1884/85.

Die Entwickelung des Personen- und Güterverkehrs hat in erfreulicher Weise zugenommen und darf auf eine weitere Zunahme der Einnahmen gerechnet werden. Insbesondere wurde im Viehverkehre eine bedeutende Steigerung konstatirt. Aus dem Betriebe ergab sich ein Ueberschuss von 195 663 *M.*, von welchem jedoch, da vertragsmässig 53 726 *M.* an den Betriebsgaranten für das von ihm übernommene Risiko zu zahlen waren, nur 141 937 *M.* zur Verzinsung disponibel blieben. Von diesem Betrage wurden 141 750 *M.* zur Verzinsung verwendet und 187 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen. Die Stamm-Prioritätsaktien Litt. A und B wurden mit 4½ pCt. aus dem vorgenannten Betrage statutenmässig verzinst und es brauchte somit die Zinsgarantie der Kreise Naugard, Greifenberg und Regenwalde für die Prioritätsaktien Litt. A nicht in Anspruch genommen zu werden. Der gesammte Betriebsüberschuss von 195 663 *M.* würde für das ganze Aktienkapital von 6 300 000 *M.* eine jährliche Verzinsung von 3,10 pCt. gewähren. In den Erneuerungs-, Reserve- und Reservebaufonds sind regulativmässig zurückgelegt 57 811 *M.* Einschliesslich der Aufwendungen aus den genannten Fonds betrug die Gesammtausgabe 312 242 *M.* oder 56,07 pCt. der Gesammteinnahme.

Befördert wurden im ganzen 227 823 (gegen 219 811) Personen, 758 t (gegen 737 t) Gepäck, 249 t (gegen 249 t) Eilgut, 7 970 t (gegen 7 601 t) Stückgut, 44 788 t (gegen 41 457 t) Wagenladungsgüter und 8 938 t (gegen 6 186 t) Vieh. Die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre bezifferte sich auf 258 242 *M.* (gegen 242 922 *M.*) oder pro Kilometer Bahnlänge auf 2 117 *M.* (gegen 1 989 *M.*). Die Gesammteinnahme aus dem Güter-, Leichen- und Viehverkehre belief sich auf 261 829 *M.* (gegen 235 049 *M.*) oder pro Kilometer Bahnlänge auf 2 146 *M.* (gegen 1 925 *M.*). Die Gesammt-Betriebseinnahmen bezifferten sich auf 553 901 *M.* (gegen 509 692 *M.*) exkl. der Uebertragungen aus dem Vorjahre und pro Bahnkilometer auf 4 540 *M.* (gegen 4 174 *M.*).

Die Gesammtausgaben erreichten die Höhe von 312 241 *M.* (gegen 317 712 *M.*), d. i. pro Bahnkilometer 2 557 *M.* (gegen 2 601 *M.*) und betrugen in Prozenten der Gesammteinnahme 56,37 pCt. (gegen 62,33 pCt.), dieselben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 76 582 *M.* (gegen 66 283 *M.*) = 24,53 Prozent (gegen 20,86 pCt.) der Gesammtausgabe, auf die Bahnverwaltung mit 74 920 *M.* (gegen 86 576 *M.*) = 23,99 pCt. (gegen 27,25 pCt.) der Gesammtausgabe und auf die Transportverwaltung mit 160 739 *M.* (gegen 164 853 *M.*) = 51,48 pCt. (gegen 51,89 Prozent) der Gesammtausgabe. Der Betriebsüberschuss belief sich auf 241 660 *M.* (gegen 191 980 *M.*). Der Reservefonds, der Reservebaufonds und der Erneuerungsfonds hatten am Schlusse des Jahres einen Bestand von 11 690 *M.* bezw. 6 432 *M.* und 108 494 *M.*

Aus Amerika.

Von **Hermann Claudius.***)

I.

Ich verliess Newyork auf dem Norddeutschen Lloyddampfer „Werra“ am 2. September 1885 und kann demnach konstatiren, dass jene Verbindung zwischen City Hall Station der Hochbahn und Brooklyn Bridge, deren Inangriffnahme ich bereits meldete, in der ersten Minute des 1. September dem Verkehre übergeben wurde. Nur für Personen ist dieser Verbindungsweg benutzbar, für Züge ist derselbe nicht gebaut. Es war mir nicht mehr möglich, darüber zu gehen, gesehen habe ich aber den eröffneten Verkehr.

Auch lässt man jetzt Züge mit fünf Waggons zur fünf Cents-Zeit auf den Hochbahnen Newyorks laufen. Die Plattformen der Stationen sind meist nur für vier Waggons berechnet, doch muss es ja möglich sein, die vier Zwischenräume an die Plattformen zu bringen, sonst würden häufige Unfälle unausbleiblich folgen.

In der ersten Woche des Monats Oktober wurde eines Abends um 10 Uhr auf der 9. Avenue Hochbahn der zweite öffentliche Versuch mit Daft's elektrischem Motor gemacht. Nach dem „Newyork Herald“ legte der Motor „Benjamin Franklin“, welchem zwei Waggons angehängt waren, die Strecke von der 14. bis zur 50. Strasse in 6¼ Minuten zurück; in entgegengesetzter Richtung durchlief der Zug die Entfernung in 5 Minuten 40 Sekunden. Die Länge der Strecke beträgt 1⅘ Engl. Meile, das macht also up town 17,3 und down town 19 Engl. Meilen pro Stunde.

Sonnabend, den 10. Oktober 1885, wurde der Flood Rock im East River, Newyork, wie man bereits als gewiss annehmen kann, mit dem besten Erfolge gesprengt. Flood Rock war, wie ich früher berichtete, ein Felsen am Eingange zum Sunde, Hell Gate, unmittelbar gegenüber dem Leuchtthurme von Hallets Point, und ist jetzt ein Trümmerhaufen; der Felsenrücken ragte bei Hochwasser nur sehr wenig über dem Wasserspiegel hervor. Grossartig erschien mir stets das mächtige Strömen des Wassers, wenn die Ebbe eintrat und der East River „stromaufwärts“ floss. Die lange Insel Blackwell Island endigt dicht unter Hell Gate und sobald das Ferryboot zwischen der 92. Strasse, Newyork und Astoria, Long Island, den Slip in Newyork verliess, wendete es in sehr ruhigem gegen die Bay, also gegen Süden, fliessendem Wasser der Nordspitze von Blackwell Island zu. Ehe jedoch das Boot die Spitze erreichte, wurde es von einer mächtigen Gegenströmung erfasst und im Nu gedreht; die Strömung ist zu gewissen Stunden so stark wie jene der grossen Donau oder des Rheines bei Wien respektive Mainz während Hochwassers. Trotz dessen steuerten die Ferryboote merkwürdig sicher zwischen Insel, Flood Rock, Tugbooten, Segelschiffen unter Segeln, Sunddampfern hindurch (quer hinüber) und trafen genau, rechtwinklig zur Flussachse, im heftigsten Strome, welcher gerade am Astoriaufer vorüberstrich, den engen Slip. Die Fahrt war um so schwieriger, als zwei Ferryboote den Dienst versahen und von beiden Ufern gleichzeitig abfuhren: Die kurze Strecke, die Insel und die Felsen erlaubten keine grossen Umwege, wie sie auf anderen Linien gemacht werden können.

Es wird noch Jahre dauern, ehe die zerschmetterten Klippen gehoben und beseitigt worden sind, man hofft aber Fahrwasser selbst für die Oceandampfer zu erlangen.

Möglich ist es, wenn die Sprengung derart gelungen wäre, dass die obere Wasserfront von Manhattan Island ein ganz anderes Aussehen erhielte, denn unter der Brooklyn Bridge hindurch werden die grossen Schnelldampfer schwerlich fahren können, ohne die Masten zu verkürzen, was aber bei den meisten nicht geschehen kann; die Stahlmasten sind scheinbar aus einem Stücke gefertigt, können nicht wie Holzmasten zusammengeschoben werden.

Es müssten alsdann neue Piers, neue Verkehrscentren up town entstehen und die untere Stadt wäre auf die einfachste Weise zum Theil entlastet, was sehr nothwendig erscheint.

Durch diese Sprengung haben die Amerikaner aufs neue bewiesen, dass sie die grossartigsten Ideen zu fassen und korrekt auszuführen vermögen. Es ist kein Spass, mit 280 000 Pfund Rackarock und Dynamit etwa 9 Acres Felsen gleichzeitig durch circa 47 000 Patronen in 13 286 Bohrlöchern zu sprengen. Der „Newyork Herald“ vom 11. Oktober bringt sehr genaue Berichte, welche jedoch nicht hierher gehören.

General Newton, welcher bereits vor 9 Jahren den Felsen bei Hallets Point (dicht neben Flood Rock) sprengte, leitete auch diese Arbeit. Damals drückte sein fast dreijähriges Töchterchen Mary den Schlüssel der elektrischen Leitung; diesmal that es Mary, nun gegen 12 Jahre alt, wieder.

Mehrere Observationsstationen waren mit dem Schlüssel Mary's telegraphisch verbunden und in Pearsalls, Long Island, 18 Engl. Meilen von Flood Rock entfernt, beobachtete man die Erschütterung 7, in Patschogue, 49 Engl. Meilen weit, 21⅓ Sekunden nach dem Schlüsseldrucke. Bis zur Entzündung soll keine messbare Zeit vergangen sein. In Patschogue bebte die Erde 40 Sekunden lang in zwei Absätzen. Obige Geschwindigkeiten differiren, ich denke, die Luftlinie von 18 Engl. Meilen nach Pearsalls ist nicht richtig angegeben, meine gute Karte weist 16 respektive 48,25 Engl. Meilen aus und somit wären es beide Male 2,28 Engl. Meilen pro Sekunde bei 16 und 49 Engl. Meilen.*)

Aus England.

Der Schluss der inneren Ringbahn von London, welcher von der Verwaltung der „Distrikt-Eisenbahn“ im Jahre 1882 begonnen und trotz der sehr erheblichen, bei der Bauausführung zu überwindenden Schwierigkeiten nach achtzehnmonatlicher Bauzeit im Oktober 1884 dem Verkehr übergeben werden konnte, hat den für die Hebung des Verkehrs und der Einnahmen hieran geknüpften Erwartungen bis jetzt wenig entsprochen. Den in der Londoner Zeitschrift „The Railway News“ vom 29. August d. J. hierüber enthaltenen überraschenden Mittheilungen, welche auf dem vom Direktor Forbes der Distrikt-Eisenbahn erstatteten amtlichen Berichte beruhen, entnehmen wir nach dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ nachstehende Angaben:

Die Berichte über den Verkehr auf den beiden unterirdischen Stadteisenbahnen, der „Distrikt-“ und der „Metropolitan-“ Eisenbahn rechtfertigen die schon früher zum Ausdruck gelangte Ansicht, dass die Geschäftsentwickelung auf diesen beiden Linien

---

*) In das Vaterland zurückgekehrt erscheint es mir angezeigt, über so manches, was ich in meinen Artikeln „Aus Newyork und Umgegend“ andeutete, weiter zu berichten, soweit ich authentische Mittheilungen, welche nicht bereits durch die hiesige Tagespresse bekannt gemacht wurden, erhalte.

*) Es kommt darauf an, wo sich die Instrumente in den Orten befanden.

ihren höchsten Stand erreicht hat und dass die Omnibus- und Strassenbahn-Verwaltungen, welche für die Herstellung und Unterhaltung der ihnen zur Verfügung stehenden Strassen keine Ausgaben zu leisten haben, im Begriff sind, über die schwer belasteten Eisenbahnen den Sieg davon zu tragen. Der Mitbewerb der Omnibuslinien machte sich schon im Jahre 1882 auf der Distrikt-Eisenbahn fühlbar. Der in der Zeit von 1872 (Eröffnungsjahr der Linie bis Mansion House) bis 1882 stetig gewachsene Verkehr ging in letzterem Jahre plötzlich nicht unwesentlich zurück. Für diese ungünstige Erscheinung erhoffte man gerade aus dem Schluss der inneren Ringbahn zwischen den Stationen Aldgate und Mansion House eine Besserung, aber, wie es nunmehr den Anschein gewinnt, vergebens. In dem ersten Halbjahr 1885 wurden auf der Distrikt-Eisenbahn 18 870 000 Personen befördert, 504 000 Personen mehr als in demselben Zeitraum des vorigen Jahres. Dieser Zuwachs entspricht aber nur dem gewöhnlichen durchschnittlichen Zuwachs seit 1872 und zeigt somit keinen besonderen Einfluss der Eröffnung des geschlossenen inneren Ringes. Die Hauptsache aber ist, dass die Gesammteinnahme in dem bezeichneten Halbjahr nur um etwa 2 000 *M.* gestiegen ist, während die Einnahmesteigerung in demselben Zeitraume des Vorjahres, also vor Eröffnung des inneren Ringschlusses, 130 000 *M.* betragen hatte. In den 12 Jahren von 1872 bis 1884 waren die Einnahmen von 1 900 000 (in dem ersten Halbjahr) auf 4 020 000 *M.* gestiegen, hatten also einen durchschnittlichen Zuwachs von etwa 177 000 *M.* gehabt. Dazu kommt, dass nunmehr 2,4 km Eisenbahn mehr im Betrieb sind und dementsprechend auch die Betriebsausgaben zugenommen haben.

Noch ungünstiger gestalten sich die Verhältnisse auf der benachbarten Metropolitan-Eisenbahn, welche bei einer Steigerung des Personenverkehrs in dem ersten Halbjahr 1885 um 95 000 Personen gegenüber dem entsprechenden Zeitraum im Vorjahre eine Mindereinnahme von rund 282 300 *M.* zu erleiden hatte.

Eine Erklärung für diese unerwarteten ungünstigen Ergebnisse wird in der vorliegenden Mittheilung der „Railway News" nicht versucht. Dieselbe dürfte darin zu finden sein, dass trotz der Zunahme an beförderten Personen die Personenzugkilometer dadurch abgenommen haben, dass eine entsprechende Anzahl Reisender zwischen den den Stationen Aldgate und Mansion House nach Westen zu nahegelegenen Stationen nach Eröffnung des Schlussstückes der Ringbahn naturgemäss nicht mehr den weiten Weg über den westlichen Theil der Ringbahn, sondern den erheblich kürzeren Weg über das östliche Schlussstück eingeschlagen hat. Diese Verhältnisse dürften die von mancher Seite schon lange erwartete und empfohlene Verschmelzung der beiden Stadtbahnen der Verwirklichung näher bringen, wodurch wesentliche Betriebsersparnisse zu ermöglichen sein würden.

Niederländische Korrespondenz.

Am 8. November cr. ist die Strecke Sneek-Stavoren als Fortsetzung der Staatseisenbahnlinie Leeuwarden-Sneek dem Betriebe übergeben worden.

Die Entfernungen zwischen den an derselben liegenden Stationen betragen im einzelnen

	km		km
Sneek	—	Hindeloopen	3,6241
Ylst	3,3188	Molkwerum	5,0242
Oudega	4,8738	Stavoren	4,2056
Workum	7,4693	Ende Bahnhofsgrenze	0,2249

Von diesen Stationen sind Workum und Stavoren für den unbeschränkten Personen-, Güter- und Viehverkehr, Ylst, Oudega und Hindeloopen für den Personen-, Gepäck- und Besteilgüter- (Packetbeförderungs-)verkehr, und Molkwerum nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Ueber die lenkbaren Luftschiffe unter besonderer Berücksichtigung ihrer Motoren

hielt Herr Sekondeleutenant Moedebeck in einer Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningenieure einen interessanten Vortrag, welchem wir folgendes entnehmen:

Die Bemühungen, den Luftballon so in die Gewalt zu bekommen, dass man ihm eine bestimmte Richtung geben kann, sind seit den hundert Jahren des Bestehens dieser Erfindung sehr mannigfaltiger Art gewesen. Vier Hauptprinzipien lassen sich indess bei allen bisher angestellten Versuchen genau unterscheiden. Anfangs suchte man den Kugelballon durch Ruder, Segel, Wendeflügel-Schrauben und Schirme, die durch Menschen bedient wurden, zu lenken. Diese Methode hat nie hervorragende Resultate geliefert. Ein zweites Prinzip war, mit dem Ballon fortwährend abwechselnd zu steigen und zu fallen und hierbei zur Vorwärtsbewegung die schiefe Ebene auszunutzen. Die Theorie ist ganz richtig; bei der praktischen Ausführung müsste man indess den entgegenstehenden Winden entsprechend so schnell hinter einander steigen und fallen, dass der hierdurch auf die schiefe Ebene wirkende Luftdruck den durch die Luftströmung erzeugten Widerstand übertrifft. Der Versuch verunglückte selbstverständlich. — Eine fernere Richtung in der Aeronautik ist die, welche sich darauf beschränkt, die in verschiedenen Höhen verschiedenen Luftströmungen auszunutzen. Die Unglücksfälle, welche aber eine zu diesem Zweck gemachte Verbindung von Gas- und Warmluftballon im Gefolge hatten, schreckten von weiteren Versuchen ab. Gleichwohl ist der Englische Major Templer durch seine glücklichen Leistungen in dieser Beziehung bekannt geworden. Das letzte und zugleich interessanteste und hoffnungsvollste Prinzip betrifft die Herstellung länglicher, der Luft möglichst wenig Widerstand bietender Aerostaten, welche durch Propeller, die ein starker und zugleich leichter Motor in Bewegung setzt, getrieben werden.

Die praktischen Versuche, welche im vorigen Jahrhundert nach dieser Richtung gemacht wurden, beschränken sich auf zwei. Im Jahre 1784 stiegen Georg Stuwer in Wien und die Gebrüder Roberts in Paris mit derartigen länglichen Aerostaten auf, erreichten aber mit ihren Rudern resp. Klappschirmen nur mässige Resultate. In der späteren Zeit darauf folgen eine grössere Zahl Projekte, welche oft sehr phantastischer Natur sind. Die Entwickelung der Dampfmaschine, ferner die der elektromagnetischen Maschine, die Einführung der Archimedischen Schraube in die Nautik verfehlten auch nicht in der Aeronautik neue Hoffnungen zu erwecken und es treten nun demzufolge neue Projekte auf.

Im Jahre 1850 veranstaltete Graf Jullien zu Paris Versuche mit einem Modellballon, der ein Uhrwerk zum Motor hatte, welche theilweise recht günstig ausfielen. Henry Giffard, der Erfinder des Injektors, wurde hierdurch angeregt, im Jahre 1852 einen Ballon zu bauen, der abweichend von allen bisher dagewesenen die Form einer beiderseits zugespitzten Cigarre hatte und durch eine Dampfmaschine von 3 Pferdekräften, die einen dreiflügeligen Schraubenpropeller in Rotation versetzte, fortbewegt werden sollte. Giffard brachte die ganze Maschine mit der Gondel 10 m unter dem Ballon an. Dass diese Anordnung der weiten Entfernung vom Kraft- und Widerstands-Mittelpunkt ebenso wie eine von Giffard angewendete wenig starre Verbindung zwischen Gondel und Ballon, viele Nachtheile bietet, hat sich in der späteren Praxis wiederholentlich gezeigt. Der Versuch, welchen Giffard am 24. September 1852 unternahm, bewies, dass die Maschine zu schwach war, dem derzeitigen Winde zu widerstehen. Der misslungene Versuch schüchterte ihn indess durchaus nicht ein. Im Jahre 1885 trat er mit einem verbesserten Luftschiff auf. Die lockere Aufhängung der Gondel blieb die gleiche, ihre Entfernung vom Ballon wurde noch vergrössert. Die Maschine zeigte wiederum zu geringe Kraft. Als Giffard landen wollte, glitt das Netz mit Gondel und Maschine vom Ballon herunter. Bei der aufrechten Stellung des Ballons platzte er ausserdem und nur der geringen Höhe, in der er sich noch befand, hatten beide Insassen der Gondel es zu verdanken, dass sie mit dem Leben davon kamen. Die nun folgende Zeit bildet für die Praxis der Aeronautik eine grosse Ruhepause, während die litterarische Thätigkeit einen bedeutenden Aufschwung nahm und viel Naturwidriges und Lächerliches neben sehr wenigem Brauchbaren zu Tage förderten.

Ein neues Leben durchweht die ganze Luftschifffahrt erst seit dem Kriege 1870/71. Die damaligen Leiter der Französischen Regierung, Thiers und Gambetta, haben persönlich den grössten Antheil an dem Verdienst, dasselbe angefacht zu haben.

Jedermann war seit langer Zeit davon überzeugt, dass ein Ballon im abgeschlossenen oder vor Winden geschützten Raum gut beweglich und lenkbar sei. Dasselbe muss auch bei Wind stattfinden, wenn eine grössere Triebkraft angewendet wird.

Der Vortragende verbreitet sich nun über die Beobachtungen, die behufs Ermittelung der Windstärken, welche bekanntlich in verschiedenen Höhen gleichzeitig sehr verschieden sind, angestellt wurden. Der Druck einer Luftbewegung von 14 bis 16 m auf die vordere Ballonfläche wird der Konstruktion eines Ballonmotors zu Grunde gelegt werden müssen, mit dessen Hilfe thatsächlich ein Luftschiff während $^2/_3$ des Jahres sich willkürlich zu bewegen vermag.

Im Auftrage der Französischen Regierung konstruirte Dupuy de Lôme im Jahre 1871 ein Luftschiff, welches durch 8 Menschen mittelst eines Schraubenpropellers bewegt werden sollte. Fast gleichzeitig mit Dupuy de Lôme baute Paul Hänlein aus Mainz in Wien seinen lenkbaren Ballon. Was diesen vor allen dagewesenen auszeichnet, ist die angestrebte starre und nahe Verbindung zwischen dem Träger des Motors, der Gondel und dem Ballon. Der bedeutendste Schritt nach vorwärts lag wohl in dem Gedanken, das Füllungsgas selbst als treibendes Agens zu benutzen, als Motor eine Lenoir'sche Gasmaschine zu verwenden. Die Versuche mit diesem Ballon begannen am 13. Dezember in Brünn in Gegenwart vieler Fachmänner. Der

Ballon wurde dabei an Stricken lose gehalten. Es ergab sich, dass er eine gewisse Eigengeschwindigkeit (Hänlein schätzt sie auf 5 m) erhielt und folglich auch dem Steuer gehorchte. Leider setzte der damals eintretende Krach weiteren Versuchen ein Ziel. In Frankreich hatte inzwischen die Regierung zwar die Lust verloren, derartigen Experimenten fernere Zuschüsse zu theil werden zu lassen, die Aeronautische Gesellschaft in Paris erhielt jedoch neue Impulse, als es Gambetta gelang, für das durch Thiers gleich nach dem Kriege ins Leben gerufene Etablissement für Militär-Aeronautik zu Meudon eine Summe von 200 000 Frcs. durchzusetzen, welche besonders zu Versuchen über die Lenkbarkeit der Aerostaten verwendet werden sollten.

Diese Gesellschaft hat heute die Aeronautik in Frankreich wissenschaftlich und praktisch in solcher Weise ausgebildet, dass unsere Nachbarn im Falle eines Krieges mit vorzüglichem geprüften Material und vor allem mit einer grossen Anzahl gutgebildeter Aeronauten versehen sind.

Der Ingenieur Gaston Tissandier führte 1880 den Versuch aus, die Propellerschraube des Luftschiffes mittelst eines Elektromotors zu treiben. Sein Modell funktionirte ganz vorzüglich; es hatte eine von Trouvé konstruirte kleine Dynamomaschine von nur 220 g Gewicht, welche ihre Kraft aus 2—3 Planté'schen Sekundärbatterien, deren jede 500 g wog, schöpfte. Die glücklichen Versuche ermuthigten ihn zu einer Ausführung im grossen. Er baute einen Ballon von 9,20 m Durchmesser und 28 m Länge in der Spindelform Dupuy de Lôme's und brachte in einer käfigförmigen Gondel aus Bambusholz, welche ähnlich wie bei Giffard's Versuch (1855) ziemlich locker unter dem Ballon hing, seinen Motor an.

Der Versuch zeigte eine Wirkung gegen die Windrichtung, sobald alle Elemente in Thätigkeit waren. Der starke Strom erwies sich jedoch nicht konstant und der Aerostat musste infolge dessen mit dem Nachlassen der Kraft dem Laufe der Windrichtung wieder Folge leisten.

Den Hauptleuten Renard-Krebs gebührt das Verdienst, zum ersten Mal einen freien Aerostaten willkürlich in der Luft bewegt zu haben, in der Weise, dass sie eine vollkommen geschlossene Linie in Form einer 8 beschrieben, welche ihren Anfangs- und Endpunkt auf demselben Flecke im Etablissement zu Meudon hatte. Die Französischen Berichte bauschten natürlich alles nach ihrer Art über die Massen auf und verwischten dadurch bei verständigen Menschen das Interesse, welches die erste Nachricht geschaffen hatte, weil sich bald darauf zeigte, dass bei stärkerem Winde der Aerostat das Schicksal seiner Vorgänger theilte. Es wäre aber falsch, ihn deshalb ad acta zu legen.

Die Beschaffenheit des Motors wird leider sekret gehalten; es steht indess fest, dass es eine Dynamomaschine ähnlich der Tissandier'schen ist, welche durch 32 bedeutend kräftigere Elemente getrieben wird. Es ist wahrscheinlich, dass es Chlorsilber-Elemente sind, denn nach Französischen Angaben, die auf diese passen, sind sie sehr theuer, sehr schwer und arbeiten nur eine bestimmte Zeit. In unbewegter Luft soll der Ballon eine Geschwindigkeit von 8—9 m erlangen, und das erscheint glaubwürdig, wenn man berücksichtigt, dass er bei ziemlicher Windstille unten in einer Höhe von 300 m eine Geschwindigkeit von 6,4 m pro Sekunde erreicht hat.

Was den Renard-Krebs'schen Ballon so sehr von allen anderen Französischen unterscheidet, ist eine vollständige Aenderung der Grundprinzipien des Baues. Sie sind von der symetrischen Ballonform und der tiefen Gondelaufhängung von Giffard's Basis vollkommen abgewichen und haben sich mehr an die in Deutschland massgebenden Grundsätze für lenkbare Ballons angelehnt. Dahin gehört insbesondere die innige starre Verbindung zwischen Gondel und Ballon sowie die unsymmetrische Form des letzteren. Thatsache ist, dass man in Meudon vor der Einführung des elektrischen Motors sich mit Versuchen mit einem Gasmotor beschäftigte, dessen Idee man von Deutschland hergenommen hat. Dieser Gasmotor kann kein anderer als der von Hänlein 1874 erfundene sein. Es ist auffallend, welche Aehnlichkeit zwischen diesen und dem Meudoner Ballon besteht.

Neu und praktisch ist indess die Anbringung der Propellerschraube am Vordertheil und die Verwendung eines körperlich oktaederartigen Steuerruders.

Die bekannten und wichtigen Fahrten lenkbarer Luftschiffe haben hiermit vorläufig ihren Abschluss gefunden. Alle Experimente beweisen, dass es nur eines kräftigen geeigneten Motors bedarf, um endlich Herr über die Atmosphäre zu werden; sie beweisen ferner, dass die zu Grunde gelegten Angaben über die während des grössten Theils des Jahres vorhandenen Windgeschwindigkeiten zu niedrige waren.

Haftpflicht.

v. O. **Unter den Eisenbahnbegriff des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871, welcher gegen Unfälle beim Eisenbahnbetrieb einen erhöhten Schutz bestimmt, fallen auch unterirdische Eisenbahnen beim Bergwerksbetriebe.** Der in einer Grube beschäftigte Führer G. war beim Betriebe der in der Grube zur Fortschaffung geförderter Kohlen hergestellten Bahn getödtet worden und die Hinterbliebenen des Verunglückten beanspruchten vom Bergfiskus als Eigenthümer der Grube eine Entschädigungsrente aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes. Fiskus verweigerte die Leistung der beanspruchten Rente, weil nach seiner Annahme es sich hier nicht um einen Unfall beim Eisenbahnbetriebe, sondern um einen Unfall beim Bergwerksbetriebe handele, für welchen nach § 2 des Reichs-Haftpflichtgesetzes der Unternehmer nur im Falle eines Verschuldens des Betriebsleiters, Aufsehers etc. haftet. Die Wittwe des G. erstritt klagend in beiden Rechtszügen obsiegende Urtheile und die vom Bergfiskus eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, welches begründend ausführte: „Die Beschwerden sind lediglich gegen die Annahme gerichtet worden, dass der Unfall bei einem Eisenbahnbetriebe stattgefunden hat, in welchem unter Bezugnahme auf die bei der Berathung des Gesetzes vom 7. Juni 1871 geäusserten Ansichten behauptet ist, dass unter den Eisenbahnbegriff des § 1 des allegirten Gesetzes Transportwege, welche nur Bestandtheile von Bergwerkseinrichtungen und nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind und namentlich auch unterirdische Eisenbahnen nicht fallen. Es ist aber in übereinstimmender Rechtsprechung des Reichsgerichts ausgeführt, dass eine derartige Auffassung im Gesetze keinen Ausdruck gefunden, der Begriff der Eisenbahn nicht in dieser generellen Beschränkung aufzufassen, sondern das durchgreifende Kriterium bei demselben in der gleichartigen Gefährlichkeit des Betriebes der Anlage für das Publikum oder die Betriebspersonen zu suchen und nach deren Vorhandensein im einzelnen Falle die Anwendbarkeit der Vorschrift zu bestimmen sei, und dass dementsprechend auch unterirdische Eisenbahnen unter den Begriff des allegirten § 1 fallen. Der Vorderrichter hat sich im vorliegenden Falle der erforderlichen Prüfung unterzogen und die Gefährlichkeit des Betriebes der in Rede stehenden Bahn in Bezug auf deren Konstruktion, bewegende Kraft und Gewicht des Transportgegenstandes ohne anderweiten Rechtsirrthum festgestellt, ausserdem eine Verschuldung des Getödteten und eine in höherer Gewalt zu suchende Ursache des Unfalles verneint." (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. September 1885.)

Präjudizien.

v. O. **Fallen Pensions- und Rentenbezüge des Gemeinschuldners, welche nach der Konkurseröffnung fällig werden, in die Konkursmasse?** — Der Bahnhofsverwaltungs-Assistent P. war durch einen in Ausübung seines Dienstes erlittenen Unfall dienstunfähig geworden. Seine Ansprüche gegen die beklagte Eisenbahngesellschaft wurden durch Vergleich dahin festgestellt, dass dieselbe ihm ausser der aus der Beamten-Pensionskasse ihm zukommenden Pension eine lebenslängliche Rente zu zahlen hatte. Später wurde über das Vermögen des P., welcher von seinem bisherigen Wohnort sich heimlich entfernt hatte und dessen Aufenthalt nicht zu ermitteln war, der Konkurs eröffnet. Die Klage des Konkursverwalters auf Auszahlung der nach der Konkurseröffnung fällig gewordenen Raten der Pension und der Rente wurde in betreff der ersteren abgewiesen, in betreff der letzteren dagegen für begründet erachtet. — Die Gründe des Berufungsrichters erörtern zunächst, dass nach dem hier in Betracht kommenden Lübeckischen Recht das Leben eines Verschollenen bis zu dessen Todeserklärung präsumirt werde, sowie ferner, dass der dem Verschollenen bestellte Kurator für denselben Rechte erwerben könne und fährt dann fort:

„Eine andere Frage freilich ist es, ob auch der Konkursverwalter hierzu im Stande ist und diese Frage wird im allgemeinen um deswillen zu verneinen sein, weil nach § 1 der Reichs-Konkursordnung das Konkursverfahren nur dasjenige Vermögen des Gemeinschuldners ergreift, welches ihm zur Zeit der Eröffnung des Verfahrens gehört. Im vorliegenden Falle aber handelt es sich nicht um erst zu erwerbende Rechte, sondern um die Ausübung bereits erworbener Rechte, welche eben deshalb auch von dem Konkursverwalter geltend gemacht werden können. Zwar ist hierfür nicht ohne weiteres entscheidend der Umstand, dass diese Rechte aus einem zur Zeit der Konkurseröffnung bereits bestehenden Vertrage hervorgehen; denn dies würde beispielsweise auch bei einer auf einem gleichen Vertrage beruhenden, aber noch durch zu leistende Dienste bedingten Gehaltsforderung zutreffen; wohl aber der Umstand, dass die nach dem hier fraglichen Vertrage dem Gemeinschuldner zustehenden Ansprüche durch eine weitere Thätigkeit desselben nicht bedingt sind. —

No. 21. Jahrgang 1885. Berlin, am 11. November 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 9. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	114	1	Kistchen	Butter	20	1	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
2	A K	3693	1	Ballen	bwll. Waaren	115	2	Hoerde	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Elberfeld.
3	A M	14378	1	„	?	—	3	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
4	A N B	18	1	Sack	Birnen	53,5	4	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
5	A. O.	2	1	Kiste	Wasserschiff	15	5	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
6	A. S.	424	3	Pack	Stiele	110	6	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
7	B	4	2	—	Viehgitter	—	7	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
8	B	—	1	—	leerer Korb	0,5	8	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
9	B	708	1	Pack	Draht	28	9	Ohligswald	K. E.-D. Elberfeld	
10	B E	—	2	Blöckchen	Kupfer	19	10	Solingen	„	
11	B H	159	1	—	Plan	10	11	Hamburg	K. E.-D. Altona	
12	B J	15292	1	Collo	Eisenwaaren	12	12	Münster	Rechtsrh. Köln	
13	B P	1123	1	Bürde	Stahl	57	13	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Hagen.
14	B S	4284	1	Kiste	?	19,5	14	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
15	C	1	1	Collo	Eisen, Ofentheil, oberster Aufsatz Verzierung	5	15	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
16	C	1	1	Koffer	?	16	16	Aachen T.	Linksrh. Köln	
17	C B	20	1	Fass	2 Hobel, 1 Pack Bohrer	6,5	17	Weiden	Bayerische Stsb.	
18	C C	90	1	Ballen	?	30	18	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
19	C F	1706	1	„	Baumw. Waaren	20	19	Köln Gereon	„	
20	C S	1706	1	„	Baumwoll. Waaren	20	20	„	„	
21	C V S	739	1	Kiste	—	12	21	Quakenbrück	Rechtsrh. Köln	beklebt Durlach-Essen.
22	C W	12942	1	„	?	31	22	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
23	E B D	2962	1	Fass	leer	35	23	Siegen	„	
24	E C	900/1	2	Kisten	—	—	24	Deutz	„	
25	E D S	1511	1	Stange	Stahl	16.	25	Hagen	„	beschr. Hagen.
26	E K	1	1	—	Gussrost	8	26	Elberfeld St.	„	beschr. Elberfeld.
27	E K	839	1	Kollo	Guss	19	27	Offenburg	Badische Stsb.	
28	E S	110	1	„	Maschinentheile	?	28	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
29	F	8435	1	Fass	Wein	31	29	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
30	F E	8214 8276 8276 6488 6480 6427	1 1 1 1 1 1	„ Kiste „ „ „ „	? ? ? ? ? ?	?	30	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
31	F H	0194	1	Ballen	Körbe	18	31	Elberfeld Mirke	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Elberfeld St.
32	F N	4137	1	Kiste	leer	24	32	Holzminden	„	bezettelt: Breslau N./M.-Glatz.
33	F P	1	1	Tonne	Heringe	167	33	Glatz	K. E.-D. Breslau	
34	F R	27	1	Kiste	Kuchen, Mandeln und Packpapier	28	34	Hamm	Rechtsrh. Köln	
35	G	4302	1	Koffer	?	?	35	Neuss	Linksrh. Köln	
36	G B	7897/9	3	Ballen	?	280	36	Köln Gereon	„	
37	H	—	2	—	Kohlenkasten	16	37	M. Gladbach	„	
38	H	—	1	—	eis. Platte	40	38	„	„	
39	H	2741	1	Kollo	Pflugschaar	3,5	39	Bingerbrück	„	
40	H	×	2	Sack	Nüsse	—	40	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
41	H	947/8	2	Korbflaschen	Naphtha	—	41	Ehrenbreitstein	Rechtsrh. Köln	
42	H & B	480	1	Kiste	?	112,5	42	Preetz	K. E.-D. Altona	
43	H C	300 1217. 6492	2 2	Kolli Kisten	Maschinentheile	?	43	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
44	H D	398	1	Pack	Kinderwagenbüchsen	0,005	44	„	„	
45	H G	5204 4530	1	Kiste in Bastmatt. verpackt	?	20	45	Ulm	Bayerische Stsb.	
46	H M F	3410 3421 3423/6	6	Kolli	mah. Stühle	66	46	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	H P	1418	1	Ballen	Manufakturwaaren —	17	47	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
48	J B.	5	1	„	Wollwaaren —	80	48	Neumünster	K. E.-D. Altona	
49	J R S	—	1	—	Faconblech —	6	49	Crefeld	Linksrh. Köln	
50	J T & co	2654	1	Kiste	? —	55	50	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
51	J W	944	1	„	Eisenwaaren —	—	51	Strassburg	„	
52	K	—	1	—	Eisenrohr —	22	52	St. Wendel	Linksrh. Köln	
53	K D J	—	10	—	kupferne Rohre —	201	53	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
54	K D M	—	90	—	kupferne Rohre —	1 526	54	„	„	
55	K H	1377	1	—	Blumentisch —	?	55	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
56	K. lrh	43351	1	Wagen	Kohlen —	10 000	56	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
57	K S	—	1	Kiste	Obst etc. —	16,5	57	Efringen-Kirchen	Badische Stsb.	
58	K rrh	34024	1	Wagen	Schwellen —	—	58	Frintrop	Rechtsrh. Köln	
59	K rrh	37571	1	„	Kohlen —	—	59	„	„	
60	K rrh	29546	1	„	Presskohlen —	—	60	„	„	
61	L	—	1	—	Aschkasten —	1	61	Rheine	„	
62	L A / A H / E P	9250 / 699 / 401	1	—	Decke —	—	62	Halle	K.E.-D.Magdeburg	
63	L G	3	1	Fass	leer —	21	63	Ottensen	K. E.-D. Altona	
64	M	152	1	„	Sauerkraut —	195	64	Metz	Elsass-Lothring.	
65	M D	8560	2	Kolli	Maschinentheile —	?	65	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
66	M F	2131	1	Fass	Därme —	88	66	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bezettelt Zabrze.
67	M G	1796	1	Kiste	leer —	16	67	Hannover	K. E.-D. Hannover	bezettelt Uelzen.
68	M H	—	1	Korb	Weintrauben —	6	68	Neisse	K. E.-D. Breslau	
69	M L	1482	1	Kiste	? —	65,5	69	Berlin	K. E.-D. Altona	
70	O	—	1	Kollo	7 eiserne Stangen —	12	70	Kiel	„	
71	O	1	1	Ballen	Kunstwolle —	192	71	Hamm	Rechtsrh. Köln	
72	O	2	1	Kollo	Ofentheil —	7	72	Minden	K. E.-D. Hannover	
73	O R	549	1	Korb	ansch. Pflanzen —	70	73	Kreuznach	Linksrh. Köln	
74	P	1487	1	Ballen	? —	15	74	Köln Gereon	„	
75	P S	14	1	Fass	Oel —	31	75	„	„	
76	R & G	—	1	—	Decke —	—	76	Mülheim a/Ruhr	Rechtsrh. Köln	
77	S	592	1	Ballen	Manufakturwaaren —	28	77	Sittard	Niederländ. Stsb.	
78	S S N G	—	1	—	Leine —	—	78	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
79	S Z	1355 / 1680 / 7356	6	Fässer	leer —	104	79	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
80	V / „	1 / 1	1 / 1	— / —	Feuertopf — / Rand zu einem Viehtopf —	34	80	Moers	Linksrh. Köln	
81	V C	134	1	Ballen	Manufakturwaaren —	30	81	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
82	V M	36	1	Korb	? —	—	82	Cerfontaine	Grand Centr. Belge	
83	V M	1307	1	Pack	? —	11,5	83	Hasselt	„	
84	W	—	5	Kolli	Gusswaaren —	15	84	Aachen T.	Linksrh. Köln	
85	W	24	1	Kollo	Bretter —	18	85	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
86	W	1451	1	„	Maschinentheile —	?	86	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
87	WB	1	1	Fass	leer —	100	87	Ehrenfeld	„	
88	W F	918	1	Kiste	unbekannt —	28	88	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
89	W K	7986	1	—	eis. Heerdplatte —	6,5	89	Norden	Rechtsrh. Köln	
90	W T	195	1	Korb	? —	10	90	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
91	A. Hoffmann D W	—	2	Körbe	leer —	10	91	Waldshut	Badische Stsb.	
92	Bromberg	11699	1	Wagen	Eisendraht —	—	92	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
93	Belacre	—	1	Kiste	? —	9	93	Charleroi Etat	Grand Centr. Belge	
94	Duhr & Fenger	—	1	„	leer —	5	94	Deutz	Rechtsrh. Köln	
95	Dack	—	1	Kollo	Budenstangen —	28	95	Schwerin	Mecklenb. Fr.-Frz.	
96	Düngerfabrik Vienenburg	—	1	Sack	Kopfkissen und 1 Paar Stiefel	7	96	Braunschweig Eilg.-Exped.	Braunschweig.	
97	Deckslapedeteur Goch	8994	1	Kiste	Papier u. Kouverts —	50	97	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
98	Erft	25289	1	Wagen	feuerfeste Steine —	10 000	98	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
99	Frankfurt Giessen	27	1	Sack	Eisentheile —	18	99	Giessen	K. E.-D. Hannover	
100	Henricol	—	1	Korb	? —	5	100	Couvin	Grand Centr. Belge	
101	Koestritz	3375 / 3360 / 11279 / 717. 580 / 1869 / 3552 / 913. 675 / 2307	10	Bierfässer	leer —	500	101	Praesident	Rechtsrh. Köln	

Würden sonach die in Rede stehenden Ansprüche an sich in die Konkursmasse fallen, so fragt es sich aber weiter, ob dieselben etwa um deswillen von der Masse ausgeschlossen sind, weil sie der Zwangsvollstreckung nicht unterliegen? Das Landgericht hat diese Frage hinsichtlich derjenigen Beträge, welche dem P. aus den eigenen Mitteln der Beklagten zu zahlen sind verneint, hinsichtlich derjenigen Beträge, welche ihm aus der Beamten-Pensionskasse zufliessen, bejaht. Der ersteren Entscheidung ist unbedenklich beizupflichten. Denn nach Inhalt des Vertrages stellen sich die von der Beklagten aus eigenen Mitteln zu zahlenden Beiträge nicht als freiwillige Leistungen derselben dar, als welche sie möglicherweise unter den § 749 No. 3 der R.-Civil-Proz.-Ordn. fallen könnten, sondern als eine vergleichsweise geschehene Abfindung der von dem P. auf Grund des Haftpflichtgesetzes an sie zu erhebenden Ansprüche. Was aber die letztere Entscheidung betrifft, so ist es freilich recht zweifelhaft, ob, wie das Landgericht angenommen hat, der 3. Absatz des § 749 der R.-Civil-Proz.-Ordn. auf die fraglichen Zahlungen Anwendung findet. Es kann diese Frage jedoch auf sich beruhen, weil es in der That kein Bedenken hat, dieselben unter die im § 749 No. 4 benannten „Hebungen aus Hilfskassen" zu subsumiren. Dass zu diesen Hilfskassen gerade auch solche Kassen zu rechnen sind, welche für den Fall der Invalidität den Mitgliedern dauernde Pensionsbezüge gewähren, ergibt sich mit Deutlichkeit aus der speziellen Anführung der mit ihnen auf gleiche Linie gestellten Knappschaftskassen. Die aus diesen zu beziehenden Hebungen sind nach § 749 No. 4 a. a. O. ausnahmslos der Zwangsvollstreckung entzogen; zu ihnen gehören aber gerade auch solche Zahlungen, welche den invaliden Theilnehmern und deren Familien aus den Knappschaftskassen geliefert werden. (Vgl. § 3 sub 3, 5, 6, § 10 Pr. G. v. 10. April 1854; §§ 171 sub 4—6, 173 Pr. Bergges. v. 24. Juni 1865). Es ist sonach auch bezüglich der zweiten Entscheidung im Resultat dem Urtheil des Landgerichts beizustimmen." (Erk. des Ober-Landesgerichts zu Hamburg vom 18. April 1885, Seuffert. Archiv. N. F. Bd. X. S. 480 f.)

---

v. O. **Pfändung eines Anspruchs auf Herausgabe einer körperlichen Sache** (eines Eisenbahnwaggons). **Die gerichtliche Ueberweisung des Anspruches ist nicht erforderlich. Künftige Ansprüche unterliegen nicht der Pfändung.** — Kläger macht zu Gunsten seines auf vollzugsreifem gerichtlichen Erkenntniss beruhenden Forderungsrechts an die Oesterreichische Kaiserin Elisabeth-Eisenbahngesellschaft einen Anspruch geltend, welchen diese Gesellschaft an den Badischen Eisenbahnfiskus auf Herausgabe eines Waggons besitzt, und zwar nicht blos den Anspruch auf Herausgabe eines bestimmten mit No. 3939 bezeichneten Waggons, sondern event. eines andern oder des nächsten im Güterbahnhof zu Mannheim eintreffenden Güterwagens der Elisabethbahn und stützt sich hierbei auf eine gemäss § 746 der R.-Civ.-Proz.-Ordn. erwirkte Pfändung dieser Ansprüche, bei welcher dem Badischen Eisenbahnfiskus als Drittschuldner aufgegeben worden ist, den Wagen an den vom Gläubiger beauftragten Gerichtsvollzieher S. zu überliefern. — Durch die zuletzt angeführte richterliche Anordnung ist aber die den Gläubiger zur Einziehung berechtigende gerichtliche Ueberweisung derselben nicht ersetzt und entbehrlich gemacht. Eine gepfändete Geldforderung ist nach § 736 a. a. O. dem Gläubiger nach seiner Wahl zur Einziehung oder an Zahlungsstatt zum Nennwerth zu überweisen. Bei der Pfändung eines Anspruchs, welcher eine bewegliche körperliche Sache betrifft, wird in § 748 a. a. O. eine Ueberweisung an Zahlungsstatt für unzulässig erklärt und zwar aus dem einleuchtenden Grunde, weil bei derartigen Ansprüchen ein Nennwerth nicht vorhanden ist. Hieraus, in Verbindung mit § 745 a. a. O., wonach die Zwangsvollstreckung in derartige Ansprüche nach den Vorschriften der §§ 730—744 daselbst, also auch des § 736, unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bestimmungen, wozu die des § 748 gehört, erfolgt, ergibt sich aber, dass der Gläubiger hier der Ueberweisung des gepfändeten Anspruchs zur Einziehung ganz ebenso, wie bei der Pfändung von Geldforderungen bedarf. Allein die gerichtliche Ueberweisung ist nicht die allein zulässige Art der Uebertragung der Forderung (§ 737 Abs. 1 a. a. O.), vielmehr könnte diese auch durch Cession und andere Rechtsgeschäfte geschehen, und, wenn die Voraussetzungen des (Badischen) Landrechts vorliegen, erscheint der Gläubiger auch berechtigt, ohne vorausgegangene Uebertragung oder Einweisung den gepfändeten Anspruch zur Befriedigung seiner Forderung geltend zu machen. Die Voraussetzungen der Befugniss aus L.-Rt. S. 1166 sind aber hier gegeben, indem Kläger einen vollzugsreifen Forderungstitel besitzt und der Schuldner andere dem Zugriff des Klägers zugängliche Vollstreckungsgegenstände nicht besitzt. Ueberdies hat Kläger in dieser Instanz die inzwischen erwirkte Ueberweisung zum Einzug nachgewiesen u .... erscheint .... die Legitimation des Klägers somit geordnet. — Pfändung und Ueberweisung sind jedoch völlig unwirksam, soweit sie sich auf Güterwagen der Elisabethbahn beziehen, welche zur Zeit der Zustellung des Vollstreckungsbefehls, also am 9. April 1883, noch nicht im Gewahrsam des Bahnamtes Mannheim sich befanden, sondern erst später in den dortigen Güterbahnhof gelangt sind oder künftig gelangen werden. Nur wirklich bestehende Ansprüche gehören zu den der Vollstreckung unterworfenen Vermögensrechten. Der Gläubiger kann nicht mehr Rechte des Schuldners geltend machen, als dieser selbst; er kann also einen Anspruch nicht pfänden und sich überweisen lassen, welchen der Schuldner noch nicht besitzt und das Gesetz lässt keinen derartigen Zwang gegen dritte Personen zu, durch welchen dieselben verpflichtet würden, etwaige künftig in ihren Besitz gelangende Werthe des Schuldners zu bewahren oder einem Gerichtsvollzieher zu überliefern. Die Ansprüche erscheinen auch nicht deshalb als bereits vorhanden, weil man davon ausgehen kann, dass nach den Eisenbahnverträgen die gegenseitige Verbindlichkeit zur Herausgabe des Wagenmaterials des anderen Theils besteht, denn ein konkreter Anspruch wird erst durch die Uebergabe eines bestimmten Wagens an die andere Eisenbahnverwaltung begründet. Es wäre überdies mit dem öffentlichen Dienst unvereinbar, wenn jedem Bahnamt von den Prioritätsgläubigern der Elisabethbahn zugemuthet werden könnte, beständig beobachten zu lassen, ob nicht wieder ein Wagen der letzteren angelangt sei und solchen alsdann dem Gerichtsvollzieher zu übergeben. — Als an sich wirksam ist die Pfändung und Ueberweisung also nur anzusehen, soweit sie einen Anspruch auf Herausgabe eines bestimmt bezeichneten, angeblich noch am 9. April 1883 im Besitz des Mannheimer Bahnamts befindlich gewesenen Wagens der Elisabethbahn zum Gegenstande hat. Dem Kläger läge aber der Beweis ob, dass der Wagen No. 3939, welchen er schon im Februar pfänden zu lassen versucht hatte, am 9. April in der That noch im Mannheimer Bahnhof stand und dass es ein der Elisabethbahn gehöriger Wagen war." (Erkenntniss des Ober-Landesgerichts zu Karlsruhe vom 3. Dezember 1884 in Sachen Kamm wider Fiskus; Seuffert, Archiv. N. F. Bd. X. S. 471 ff.)

Litteratur.

Zur Währungsfrage. Bei dem lebhaften Interesse, welches gegenwärtig in den weitesten Kreisen die Währungsfrage erregt, ist oft die Schwierigkeit hervorgetreten, die erforderlichen statistischen Nachweise zu beschaffen, auf welche jedes Urtheil auf diesem Gebiete sich nothwendigerweise stützen muss. Diesem Mangel hat jetzt der Verein zur Wahrung der wirthschaftlichen Interessen von Handel und Gewerbe durch die Herausgabe von „Materialien zur Erläuterung und Beurtheilung der wirthschaftlichen Edelmetallverhältnisse und der Währungsfrage" abzuhelfen gesucht. Die Materialien sind von Herrn Prof. A. Soetbeer gesammelt und liefern in durchaus objektiver Weise und unter Ausschluss aller Erörterungen über die Vorzüge oder Bedenken der Goldwährung und der Doppelwährung, sowie münzpolitischer Streitfragen die Grundlage, welcher die Vertheidiger der Goldwährung wie die Bimetallisten die zur Begründung ihrer Ansichten nothwendigen Zahlen entnehmen können. Die Reichhaltigkeit des Inhalts kann schon aus der Ueberschrift der einzelnen Abtheilungen ersehen werden, in welchen behandelt werden: 1. Edelmetallproduktion; 2. Werthverhältniss des Silbers zum Golde; 3. Edelmetallverwendung; 4. Einfuhr und Ausfuhr von Edelmetall; 5. Edelmetallvorrath und Umlauf in den Kulturländern; 6. Diskont und Wechselkourse; 7. Veränderung der Waarenpreise im allgemeinen und der Kaufkraft des Geldes. Um auch Nichtmitgliedern des Vereins die Materialien zugänglich zu machen, ist eine Anzahl von Exemplaren in den Buchhandel gegeben (bei Puttkammer & Mühlbrecht Berlin N. Unter den Linden 64); im Interesse der weitmöglichsten Verbreitung wird das Werk für 2 *M.*, — weit unter dem Kostenpreise — verkauft.

Das Wesen des Geldes und die Währungsfrage. Von Wilh. Launhardt, Geh. Regierungsrath und Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover. Leipzig, Wilh. Engelmann 1885.

Der Verfasser, von welchem vor kurzem eine „Mathematische Begründung der Volkswirthschaftslehre" (Leipzig, Wilh. Engelmann 1885) veröffentlicht wurde, entwickelt in der vorliegenden Schrift auf wissenschaftlicher Grundlage aber doch in leichtverständlicher Darstellung die Grundbegriffe des Wesens des Geldes und gründet hierauf die Beurtheilung der noch immer

so lebhaft erörterten Währungsfrage. Er führt, unter Hervorhebung des bis jetzt nicht genügend erkannten Unterschiedes zwischen Tauschmittel und Geld, den Nachweis, dass bei freier offener Währung die Geldeinheit zu einem unveränderlichen Massstabe für alle Preise wird, in ähnlicher Weise wie es das Meter für die Raumgrössen ist. Nachdem er unter Widerlegung der Anschauung, dass die Preise abhängig von der Menge des Geldes seien, gezeigt hat, wie die Güterpreise, die Höhe des Lohnes, des Zinses, der Bodenrente und des Unternehmergewinns ganz unbeeinflusst von der Menge des Geldes sich bilden, setzt er auseinander, wie die Doppelwährung für Deutschland selbst bei gemeinsamen Vorgehen mit einigen anderen Staaten die wirthschaftliche Zerrüttung zur Folge haben müsse.

Es ist zu erwarten, dass diese vorurtheilsfreie Darstellung zur Klärung der so vielfach irrthümlichen und verworrenen Anschauungen über das Wesen des Geldes und die Währung sehr wesentlich beitragen wird.

—st.— **Die Schmiermittel und Lagermetalle** für Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Schiffsmaschinen, Lokomobilen, stationäre Dampfmaschinen, Transmissionen und Arbeitsmaschinen, von J. Grossmann, Ingenieur der Oesterreichischen Nordwestbahn. Mit 10 Holzschnitten im Text. 192 S. 8⁰. Preis 3,60 *M.* Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag. 1885.

Die über diesen so wichtigen Gegenstand bisher erschienenen Veröffentlichungen sind meist zerstreut und beschäftigen sich auch nur mit einzelnen Fragen, die bald vom Standpunkte des Chemikers, bald von jenem des Mechanikers aufgeworfen und beantwortet sind. Für den Konsumenten ist es daher nicht leicht, sich bezüglich der Beurtheilung und Wahl von Schmiermitteln Rathes zu erholen. Namentlich wird er keine Antwort auf die Frage finden: durch welches Schmiermittel wird der technische und ökonomische Erfolg für meine Zwecke am besten gefördert, indem seither sehr wenig Gewicht gelegt wurde auf die Erörterung derjenigen Anforderungen, welche an die Schmiermittel mit Rücksicht auf die verschiedenen Gebrauchszwecke gestellt werden müssen.

Diesem Mangel will das vorliegende Buch abhelfen. Der Verfasser, seit Jahren mit der Untersuchung und Beurtheilung der Schmiermittel für die verschiedenen Zwecke des Eisenbahnbetriebes beschäftigt, hat hier seine bezüglichen Erfahrungen niedergelegt, dabei aber neben den eigentlichen Schmiermitteln auch dasjenige, was bei der Ueberwindung der Reibungswiderstände auf Rechnung der Lagermetalle zu setzen ist, in den Kreis seiner Erörterungen gezogen.

Dass der Gegenstand erschöpfend behandelt wurde, mag aus nachfolgender Inhaltsübersicht des Buches ersehen werden. I. Historisches über die Schmiermittel und Lagermetalle. II. Allgemeine Grundsätze über die Wahl der Lagermetalle. III. Allgemeine Grundsätze für die Wahl der Schmiermittel. IV. Das Schmieren der Kolben und Schieber von Lokomotiven, Schiffsmaschinen und stationären Dampfmaschinen. V. Die gebräuchlichen Schmiermittel und ihre hauptsächlichsten Eigenschaften. VI. Die Prüfung der Schmiermittel auf ihre Qualität. VII. Auswahl der Schmieröle für die verschiedenen Gebrauchszwecke. VIII. Das Warmlaufen der Maschinenlager.

So wird das Werkchen eine gewiss vielseitig gefühlte Lücke ausfüllen und wollen wir es den betheiligten Kreisen bestens empfehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Mit dem 1. Januar k. J. erhöht sich die auf Seite 222 unseres **Lokal-Gütertarifs** vom 1. April d. J. angegebene Entfernung für Dresden-Friedrichstadt-Stargard in Pommern von 349 auf 353 km.

Berlin, den 7. November 1885. (2344)
Königliche Eisenbahndirektion.

In dem vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrag V zum **Bayerisch-Sächsischen Gütertarife** wird der auf Seite 47 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2b für Sprit und Spiritus zwischen Leipzig (Bayer. u. Dresd. Bbnh.) und Bregenz von 3,91 auf 3,88 *M.* pro 100 kg und zwischen Leipzig (Bayer. u. Drsd. Bhnh.) und Lindau von 3,75 auf 3,72 *M.* pro 100 kg berichtigt.

Dresden, den 4. November 1885. (2345)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

II. Eröffnungen.

Mecklenburgische Südbahn. Am 20. Oktober cr. ist das Verbindungsgleise zwischen der Neubrandenburg-Friedländer und der Mecklenburgischen Südbahn eröffnet und der provisorische Bahnhof der Neubrandenburg-Friedländer Bahn in Neubrandenburg geschlossen. Sämmtliche Züge der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn, sowie alle Sendungen für die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn werden von diesem Tage ab auf dem Bahnhof der Mecklenburgischen Südbahn abgefertigt.

Mit dem gleichen Tage ermässigten sich die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Neubrandenburg-Friedländer Stationen einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Südbahn und Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn um 0,10 *M.* in Eilgut, 0,05 in Stückgut und 0,02 *M.* in allen übrigen Klassen.

Berlin, den 24. Oktober 1885. (2346)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

III. Fahrplanbekanntmachungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Fahrten des Dampfers „Kong-Olaf" zwischen Frederikshavn und Christiansand werden vom 2. November d. J. an auf zwei Mal wöchentlich beschränkt und zwar mit Abfahrt

von Frederikshavn nach Christiansand jeden Dienstag und Freitag, Nachmittags 1 Uhr nach Ankunft des Dänischen Eilzuges; von Christiansand nach Frederikshavn jeden Sonntag und Mittwoch, Abends 9 Uhr nach Ankunft der Postdampfschiffe von Ost- und West-Norwegen.

Altona, den 3. November 1885. (2347)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

IV. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen werden Petroleumsendungen in der Station „Budapest-dunapartiteherpályandvar" (Donauufer Frachtenbahnhof) vom 15. d. M. ab weder zur Auf- noch zur Abgabe zugelassen werden.

Berlin, den 9. November 1885. (2348)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Am 15. November d. J. tritt zu dem Hefte No. 1 des Gütertarifs für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Erfurt** einschliesslich **Thüringische Privatbahnen** der 3. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Eichicht, Marktgölitz, Probstzella und Unterloquitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben.

Köln, am 11. November 1885. (2349)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Vom 15. d. Mts. ab wird der Schnittsatz des Ausnahmetarifs No. 7 für Roheisen im **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarif,** Schnitt-Tafel A, von 40,00 auf 33,38 Kopeken ermässigt.

Breslau, den 5. November 1885. (2350)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 15. November d. J. gelangt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im

Bayerisch-Sächsischen Verkehre der I. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen Gera, Leipzig (Bayr. Bhf.), Weida und Wolfsgefärth der Sächsischen Staatsbahnen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpedition zu erhalten.

Dresden, den 5. November 1885. (2351)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Für den Kohlenverkehr Saar-Frankreich tritt am 5. d. Mts. an Stelle des Tarifes vom 1. 9. 84 ein neuer Tarif No. 21 in Kraft. Verkaufspreis 40 ₰.

Strassburg, den 5. November 1885. (2352)
Kaiserliche General-Direktion.

Die durch Nachtrag VI zu Heft No. 2 des **Mitteldeutschen Verbandstarifs** eingeführten ermässigten Frachtsätze zwischen Dresden-Alt- und Neustadt, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau einerseits und Hanau (Nordbhf.) andererseits gelten auch für Hanau (Ostbhf.) im Mitteldeutschen Verbande und für Hanau (Westbhf.) im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande.

Dresden, am 5. November 1885. (2353)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Grosshzgl. Badische Staatseisenbahnen. Mit 20. November 1885 treten für Petroleum und Naphta in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen nachstehende Frachtsätze in Kraft:

von	nach	
Mannheim	Wertheim	0,63 ℳ
Ludwigshafen	„	0,69 „

für 100 kg.

Karlsruhe, den 5. November 1885. (2354)
Generaldirektion.

Zum **Westdeutschen Verbands-Gütertarif** Theil II, sowie zu den Heften 1, 4, 5, 8, 12 und 13 sind neue Nachträge herausgegeben, welche Ausdehnung direkter Expeditionen, verschiedene Ermässigungen, daneben auch Erhöhungen für Frankfurt a./M. (Ostbahnhof) der Hessischen Ludwigsbahn, für Altkirch, Alt-Münsterol St. und Grenze, und Dammerkirch der Reichsbahn enthalten. Die Nachträge treten mit dem 15. November d. Js., bezüglich der Frachterhöhungen jedoch erst mit dem 1. Januar k. Js. in Kraft. Dieselben können auf den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 31. Oktober 1885. (2355)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

In dem vom 1. Juli d. Js. ab gültigen Gütertarife für den Staatsbahnverkehr **Köln(linksrheinisch)-Berlin** ist mit Gültigkeit vom 25. Dezember d. Js.

auf Seite 227 die Entfernung für Viersen Rh.-Reichenbach i. Schl. von 672 in 872 km,
Viersen B. M.-Reichenbach i./Schl. von 668 in 868 km

abzuändern.

Köln, den 11. November 1885. (2356)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die im Tarifheft 2 für den **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr** für Station Leipzig (Bayerisch. Bhf.) der Sächsischen Staatsbahnen enthaltenen Frachtsätze sind auch im Verkehr mit Station Leipzig (Thüringer Bhf.) des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt anzuwenden.

Breslau, den 3. November 1885. (2357)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. November d. Js. tritt eine neue Ausgabe des Hefts G des allgemeinen Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Verband unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. September 1884 in Kraft, welche ausser den bisherigen Tarifsätzen für den Verkehr zwischen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und Stationen der Nordbrabant-Deutschen Bahn neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der ersteren Bahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Niederländischen Rheinbahn, der Holländischen Bahn und der Niederländischen Centralbahn andererseits enthält.

Ferner gelangt an demselben Tage zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes das Heft 7, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen nach Niederländischen Stationen, zur Einführung, wodurch die zur Zeit nur noch für die Station Dortmund der Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn gültigen, nachbezeichneten Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. aufgehoben werden und zwar:

1. der Ausnahmetarif vom 15. April 1877 nach Stationen der Niederländischen Staats-, der Holländischen, der Lüttich-Limburger und der Lüttich-Mastrichter Bahn via Wesel-Goch-Boxtel und via Wesel-Venlo,
2. die Ausnahmetarife vom 10. Januar 1880 nach den Stationen Dortrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn,
3. der Ausnahmetarif vom 1. Juni 1880 nach Stationen der Niederländischen Rheinbahn und der Niederländischen Centralbahn,
4. der Ausnahmetarif vom 10. November 1880 nach Stationen der Nordbrabant-Deutschen Bahn.

Soweit die neuen Frachtsätze des Hefts 7 des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. höher sind als die bisherigen, bleiben die letzteren noch bis Ende dieses Jahres in Gültigkeit.

Exemplare der neuen Tarifhefte sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu haben.

Köln, den 1. November 1885. (2358)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Württembergischen Bahn und solchen der Badischen Bahn auf Seite 49 enthaltenen Transitfrachtsätze für die Beförderung von Thieren im Verkehr mit Kehl kommen mit dem 15. Dezember l. J. zur Aufhebung und werden durch anderweitige, ermässigte Transittaxen ersetzt.

Gleichzeitig tritt mit dem 15. Dezember 1885 die diesseitige Massnahme, wonach in Kehl bei der Umexpedition der Transporte im Verkehr zwischen Württembergischen und Reichsbahnstationen keine Expeditionsgebühr erhoben wird, ausser Kraft, so dass den ermässigten Transittaxen höhere Frachtsätze zwischen Kehl und Reichsbahnstationen gegenüberstehen werden.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 3. November 1885. (2359)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Verkehr. Die Station Soignies der Belgischen Staatseisenbahn wird mit Gültigkeit vom 15. November dieses Jahres mit direkten Frachtsätzen für Pferde und Vieh in den im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verkehr bestehenden Tarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 15. Oktober 1881 aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter- und Eilgut-Expeditionen, sowie die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahn-Direktionen (rechts- und linksrheinisch) zu Köln.

Köln, den 4. November 1885. (2360)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Vom 1. November 1885 ab wird die Station Oker der Braunschweigischen Eisenbahn mit direkten Tarifsätzen in das Tarifheft No. 3 des **Deutsch-Polnischen Verbandes** aufgenommen. Frachtsätze sind bei den Verbandstationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 31. Oktober 1885. (2361)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. November 1885 tritt der Nachtrag II zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande vom 1. Dezember 1884 in Kraft, enthaltend neue bezw. anderweite, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Ballenstedt, Gernrode a. Harz, Gr. Quenstedt, Suderode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, Braunesumpf, Elbingerode, Hüttenrode, Rübeland und Spiegelsberge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Exemplare sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 5. November 1885. (2362)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Für Arsenikerze tritt im **Ostdeutsch-Ungarischen Verbande** von Oravicza nach Patschkau ein Frachtsatz von 2,19 ℳ pro 100 kg bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür mit sofortiger Gültigkeit in Kraft.

Breslau, den 5. November 1885. (2363)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Unter Bezugnahme auf die am 18. August l. J. in betreff der Aufhebung der, laut des Tarifhefts No. 3 des **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbandes**, nebst Nachträgen, für den Verkehr der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M.

mit Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen gültigen direkten Taxen erlassenen Bekanntmachung, bringen wir nunmehr zur öffentlichen Kenntniss, dass ein vom 1. November 1885 an in Kraft getretenes neues Heft No. 3 herausgegeben ist. Dasselbe enthält Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (östlich Hanau exkl.) und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen. Durch Vermittelung der Güterexpeditionen der Verbandsstationen ist das fragliche Tarifheft zum Preise von 1,25 *M.* pro Stück käuflich zu beziehen. Ueber die Instradirung der Transporte innerhalb des Verbandes bestehen besondere Vorschriften, welche bei den Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Hannover, den 5. November 1885. (2364)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

V. Submissionen.

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen folgende Materialien vergeben werden:

1. 425 000 kg Stahlschienen,
2. 273 000 „ flusseiserne Querschwellen,
3. 32 000 „ Kleineisenzeug und
4. 10 000 Stück imprägnirte kieferne Querschwellen.

Die Bedingungen können gegen Einsendung von je zwei Mark für jede der Positionen 1 bis 3 und von einer Mark für Position 4 von unserer Betriebsdirektion bezogen werden.

An letztere sind auch die Offerten portofrei und versiegelt bis zum **Montag, den 23. November cr., Vormittags 11 Uhr**, einzusenden.

Nordhausen, im November 1885. (2365)
Die Direktion.

Verdingung. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

A.

1. 8 Stück Personenwagen I./II. Klasse,
2. 18 „ „ IV. „
3. 5 „ Personenzug - Gepäckwagen,
4. 22 „ bedeckte Güterwagen mit Bremse,
5. 45 „ bedeckte Güterwagen ohne Bremse,
6. 19 „ offene Güterwagen mit Bremse
7. 39 „ offene Güterwagen ohne Bremse;

B.

1. 152 Radsätzen mit Speichenrädern,
2. 168 „ „ Speichen- oder Scheibenrädern,
3. 72 Stück 10 lagigen Tragfedern,
4. 20 „ 9 „ „
5. 500 „ 8 „ „
6. 780 „ Spiralfedern

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben für A gegen Einsendung von 3,50 *M.*, für B gegen 3,00 *M.* bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen“ und „Angebot auf Lieferung von Achsen etc.“

versehen zu dem auf **Donnerstag, den 26. November cr., Vormittags 11 Uhr** anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Magdeburg, den 4. November 1885. (2366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Wir beabsichtigen unsern Bedarf an: 1. Brennmaterialien (exkl. Steinkohlen), 2. Metall-, 3. Holz- und 4. Fettwaaren, 5. diverse Materialien, 6. Uniformgegenständen, 7. Schreibmaterialien und 8. Drucksachen pro 1886 im Submissionswege zu vergeben.

Das Verzeichniss mit den Lieferungsbedingungen kann bei unserer Materialinspektion bezw. Drucksachenverwaltung hier eingesehen oder auf portofreies Verlangen von diesen Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter hier angewiesen.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„**Submission zur Materiallieferung pro 1886**“

bis spätestens den **20. November 1885, Vormittags 10 Uhr**, versiegelt und portofrei an unsere Materialinspektion hier einzusenden.

Mainz, den 6. November 1885. (2367)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direktion.

VI. Verkauf einer Trajektdampffähre.

Die im gemeinschaftlichen Besitze der K. Württemb. Staatseisenbahnen und der Schweiz. Nordostbahn befindliche, im Jahre 1869 gebaute und zur Zeit im Hafen von Friedrichshafen liegende Trajektfähre wird zum Verkauf ausgesetzt.

Der ganz von Eisen hergestellte und auf dem Verdeck mit zwei Schienengleisen ausgestattete Schiffskörper ist 70 m lang und (ohne die Radkasten) 12 m breit. Er enthält 2 Niederdruck-Dampfmaschinen von zusammen ungefähr 400 Pferdestärke, 4 Kessel, 1 liegende Dampfmaschine zum Betrieb einer Pumpe und der Ankerwinde, sowie die übrigen für den Fahrdienst erforderlichen Einrichtungen und Gegenstände (wie z. B. Anker, Ketten u. s. w.). Das Gewicht des Schiffskörpers beträgt ungefähr 400 t und dasjenige der Maschinen und Kessel ungefähr 130 t.

Die Trajektfähre soll in dem Zustande, in welchem sie sich befindet, verkauft werden. Kaufsliebhaber werden deshalb ersucht, das Schiff in Augenschein zu nehmen.

Die K. Eisenbahnwerkstätte Friedrichshafen wird etwa gewünschte nähere Auskunft ertheilen. Sollte von dem Käufer der Abbruch des Schiffs beabsichtigt werden, so kann derselbe nach seiner Wahl entweder in dem Hafen von Friedrichshafen oder in demjenigen von Romanshorn erfolgen; er muss aber in solcher Weise bewerkstelligt werden, dass dem Hafen- und Schiffsverkehr dadurch keinerlei Belästigungen erwachsen. Die Bieter sind 2 Monate an ihr Angebot gebunden. Der Kaufpreis ist baar vor der Abfuhr des Schiffs bezw. vor dem Abbruch desselben in Deutscher oder Franken-Währung, je nachdem das Angebot in der einen oder andern ausgedrückt ist, an die Dampfschiffsverwaltung Friedrichshafen zu bezahlen. Das Schiff, bezw. die Abbruchsmaterialien sind binnen 2 Monaten nach dem Zuschlag aus dem Hafen zu entfernen. Der Käufer und dessen Arbeiter haben sich den Anordnungen der Hafenpolizeibehörde zu unterwerfen.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Trajektfähre-Verkauf“

spätestens bis **28. November 1885, Mittags 12 Uhr** dem Sekretariat der Generaldirektion der K. Württb. Staatseisenbahnen in Stuttgart zuzustellen

Stuttgart, den 5. November 1885.
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen. (2368)
Hofacker.

Lokomotivführer als Meister gesucht. Nur tüchtige geprüfte Führer wollen sich melden. sub W. 1 Exped. d. Bl.

Obstbäume.

Aepfel, hochstämmig		pro 100
	mit 2jährig. Kronen *M.*	90
„	„ „ 1 „ „	72
Birnen,	„ „ 2 „ „	100
„	„ „ 1 „ „	80
Linden, 12—16 cm Stammumf. auf 1 m	„	110
Kastanien, 12—16 cm	„ „ 1 „ „	100
Ulmen, 10—12 cm	„ „ 1 „ „	90

Ferner offerire:
Forst- und Heckenpflanzen in mehr als 400 Sorten, Zierbäume, Sträucher, Coniferen, Rosen etc. in mehr als 2000 Sorten zu ganz aussergewöhnlich billigen Preisen. Kataloge gratis.

Herm. A. Hesse, Baumschulen, Weener, Prov. Hannover.

Naundorfer Gartenbauschule b. Annaburg (Berlin-Anh. Bahn).
Wir empfehlen alle Arten Obst- und Alleebäume, Coniferen, Rosen, Ziergehölze, Forst- und Heckenpflanzen in grossen Massen. Cataloge gratis und franco.
B. Boettcher & Bergfeld.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Laufende Nr.	Der Kolli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo		Station	Name der Bahn	
	Marke	Nr.								
102	Mülheim a. d. Ruhr R & G.	—	1	—	Decke	—	102	Mülheim a. d. Ruhr	Rechtsrh. Köln	
103	Rasche & Becker-mann	6796	1	Bierfass	leer	30	103	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
104	Ribot	—	1	Pack	Papier	4,5	104	Mariembourg	Grand Centr. Belge	
105	Smets	—	1	"	Effekten	1,5	105	Velm	"	
106	Union Horst	—	2	Stäbe	Winkeleisen	275	106	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
107	Wilhelms-hütte Warstein	17	1	Kiste	Eisenwaaren	21	107	B.-Gladbach	"	
					C. Kolli m. Nummern sign.:					
108	—	17	1	Handkoffer	—	10	108	Hamburg	K. E.-D. Altona	Gepäck.
			1	Ballen	Betten	6				
109	—	49	1	Rolle	Packpapier	6	109	"	"	Gepäck.
110	—	67	1	Koffer	—	42	110	"	"	Gepäck.
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
111	—	×	1	Kollo	Eisen	16	111	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
112	B	6210	1	Kiste	Zündhölzer	33	112	Minden	K. E.-D. Hannover	
113	G	1740	1	Ballot	—	8	113	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
114	K	840	1	Kiste	?	23,5	114	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
115	N	34730	1	"	leer	—	115	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
116	H/S	3642/3	2	"	?	27	116	Hamburg	K. E.-D. Altona	
					E. Kolli ohne Signatur:					
117	—	—	1	—	Bergmannslampe	?	117	Aachen T.	Linksrh. Köln	
118	—	—	5	Fässer	Bolzen	1656	118	Breda	Niederländ. Stsb.	
119	—	—	10	—	Bretter	?	119	Seesen	Braunschweig.	auf der Strecke gefunden.
120	—	—	1	Sack	Budenlatten, Nägel und Hammer	22,5	120	Willebadessen	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	1	Kiste	Bücher	21,5	121	Dalheim	Linksrh. Köln	
122	—	—	2	Kisten	Cigarrenkisten und Kouverts	28	122	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
123	—	—	1	Pack	anscheinend Eisen	2,5	123	Quakenbrück	Rechtsrh. Köln	
124	—	—	2	Stangen	Eisen	32	124	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
125	—	—	1	Rolle	Eisendraht	29	125	Bouchout	Grand Centr. Belge	
126	—	—	10	Kolli	Eisenguss	11	126	Heidelberg	Badische Stsb.	
127	—	—	1	—	Eisenrohr	7	127	Braunschweig	Braunschweig.	
128	—	—	1	—	Federstahl (Blatt einer Wagentrag-feder)	9	128	Mannheim G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
129	—	—	1	Packet	6 Feilen in Stroh und Papier	1,5	129	Löhne	K. E.-D. Hannover	
130	—	—	1	"	12 Feilen	1	130	Lindern	Linksrh. Köln	
131	—	—	1	Hand-körbchen aus Stroh-geflecht	leer	0,5	131	Crailsheim	Bayerische Stsb.	
132	—	—	2	—	Paar Holzschuhe mit Lederbesatz	2	132	Castrop Stadt	Rechtsrh. Köln	
133	—	—	1	Pack	6 Paar Holzschuhe	7	133	Duisburg	"	
134	—	—	1	Bund	Holzschuhe	9	134	Borken i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	1	Pack	Hopfensäcke	18	135	Ulm	Württemb. Stsb.	
136	—	—	1	Hut-schachtel	3 Herrenhüte	0,8	136	Marktbreit	Bayerische Stsb.	Gepäck 49. Passau-Marktbreit alt.
137	—	—	1	Stück	Kesselplatte	20	137	Posen	K. E.-D. Breslau	
138	—	—	5	Pack	Körbchen	6	138	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
139	—	—	1	—	eiserne Kohlenschaufel	1,5	139	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
140	—	—	3	—	Kohlenbecken	11	140	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
141	—	—	1	—	eiserner Latirbaum	—	141	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
142	—	—	26	—	Maschinentheile	—	142	Annen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
143	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	1,5	143	Frankfurt a/M. Westbahnhf. G. E.	Hessische Ludwigsb.	
144	—	—	1	„	Maschinentheile —	221	144	Bettingen	Elsass-Lothring.	
145	—	—	1	—	Messband —	2	145	Berlin P.	K.E.-D.Magdeburg	
146	—	—	1	—	Matte —	—	146	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
147	—	—	2	Platten	Messing —	10	147	Solingen	„	
148	—	—	1	Pack	Nageleisen —	4	148	Limburg	K.E.-D.Frankf.a/M.	
149	—	—	1	Sack	Nüsse —	50	149	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
150	—	—	3	—	blecherne Ofenknierohre	3	150	Büchen	K. E.-D. Altona	
151	—	—	1	—	Pumpenstange von Holz	2	151	Appenweier	Badische Stsb.	
152	—	—	1	Reisekorb	— —	27	152	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäckstück mit Vorhängeschloss; bezettelt: Danzig l. Thor-Breslau 117.
153	—	—	1	—	Rohr anscheinend Schornstein einer Lokomobile, 4 m lang	200	153	Praesident	Rechtsrh. Köln	
154	—	—	4	—	eiserne Röhren —	83	154	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
	—	—	1	—	eiserne Kette —					
155	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	10	155	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	1	Sack	leer —	—	156	Giessmannsdorf	K. E.-D. Breslau	
157	—	—	4	Stück	leere Säcke —	2	157	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
158	—	—	6	„	leere Säcke —	—	158	Ober-Ramstadt	Hess. Ludwigsb.	
159	—	—	1	Pack	8 Säcke —	6	159	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
160	—	—	1	Sack	leere Säcke —	38	160	München Südb.	Bayerische Stsb.	
161	—	—	1	„	leere Säcke —	35	161	Rottweil	Württemb. Stsb.	
162	—	—	4	Korbflaschen	Säuren —	240	162	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
163	—	—	1	Pack	2 Sägen —	3	163	Landsberg	K. E.-D. Bromberg	
164	—	—	1	Bund	Seegras —	25	164	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
165	—	—	15	—	eiserne Stäbe —	26	165	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
166	—	—	4	Stangen	Stahl, 2 m 34 cm lang	5,5	166	Leipzig	K.E.-D.Magdeburg	
167	—	—	1	Pack	Strumpfwolle —	—	167	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
168	—	—	2	—	Thonröhren —	4	168	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
169	—	—	1	Pack	gusseis. Verzierungen	5	169	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
170	—	—	1	Kiste	Violoncel —	10	170	Henlo	Niederländ. Stsb.	
171	—	—	1	—	blechern. Waschbecken	0,5	171	Landsberg	K. E.-D. Bromberg	
172	—	—	1	—	Winkeleisen, 1,78 m lang	5	172	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
173	—	—	1	Säckchen	Wolle —	2	173	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	

Joseph Vögele,

Mannheim.

Gegründet 1842.

Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben,
Schiebebühnen, Barrieren,
Signalstellungen
für Haupt- und Secundärbahnen.
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen
für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

Fabrik-Oefen,

Patent **Hohenzollern**, D. R.-P. 1136 u. 13296,
und nach bewährtem eigenem System, in
verschiedenen Grössen u. Constructionen,
liefert in gediegenster Ausführung die

Mannheimer Eisengiesserei

Carl Elsaesser,

Mannheim.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 89. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. November 1885.

Die technischen Eisenbahn-Betriebsabtheilungen in Frankreich.

Vor einiger Zeit brachte eine grössere Deutsche Zeitung eine Originalkorrespondenz aus Paris, welche sich in einem grösseren Artikel mit den Eisenbahnen Frankreichs beschäftigte und namentlich hervorhob, dass man für den Fall eines Krieges ebensowenig vorbereitet wäre, wie im Jahre 1870. Selbst die Beamten der Eisenbahnen hätten den Wunsch geäussert, man möchte doch wenigstens versuchsweise einige Armeekorps mobil machen, um zu zeigen, in welcher wenig vorbereiteten Weise die Eisenbahnen funktioniren würden. Zahlreiche Deutsche Blätter druckten diese Originalnotiz (?) wörtlich ab und die meisten Leser werden die Behauptungen des auf diesem Gebiet wenig unterrichteten Korrespondenten geglaubt haben. Wie mangelhaft der Verfasser der Originalnotiz einer der ersten Zeitungen Deutschlands über die Verhältnisse der militärischen Einrichtungen in Bezug auf die Eisenbahnen Frankreichs orientirt ist, das geht aus den nachstehenden Zeilen hervor, welche wir einem längeren Artikel einer Französischen militärischen Zeitung aus dem Jahre 1884 entnehmen.

Nach diesen Mittheilungen existiren schon seit einigen Jahren für den Fall einer Mobilmachung die technischen Eisenbahn-Betriebsabtheilungen, welche von den 6 grossen Eisenbahngesellschaften gebildet werden, und zwar hat man 8 technische Abtheilungen für den Mobilmachungsfall vorgesehen. Eine jede Abtheilung zerfällt in 3 Unterabtheilungen und zwar 1. exploitation — Betrieb, 2. voie — Gleise und 3. traction — Zugförderung. Diese Abtheilungen bestehen schon dem Namen nach im Frieden und sind den Eisenbahngesellschaften in nachstehender Weise zugetheilt: die erste und zweite Abtheilung der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn, die dritte Abtheilung der Orléansbahn, die vierte Abtheilung der Ostbahn, die fünfte Abtheilung der Nordbahn, die sechste Abtheilung der Westbahn, die siebente Abtheilung der Südbahn (service d'exploitation und service de traction) und der Orléansbahn (service de voie), die achte Abtheilung endlich der Ostbahn (service d'exploitation), Westbahn service de voie) und Nordbahn service de traction).

Jede technische Abtheilung bildet einen besonderen Truppentheil mit besonderer Hierarchie, welche bestimmten militärischen Rangstufen nicht entspricht.

Das Personal zerfällt in Oberbeamte und Unterbeamte. Zu ersteren gehören: der Ober-Betriebsingenieur der Abtheilung, die Chefs und sous-chefs, die employés principaux und die employés; zu letzteren die Werkmeister und die Handwerker.

Nur in Bezug auf gewisse materielle Gerechtsame stehen:

1. die höheren Beamten den Offizieren gleich und zwar der Ober-Betriebsingenieur der technischen Abtheilung und der Chef de service den Stabsoffizieren, die sous-chefs de service, die employés principaux und die employés den niederen Offizieren;

2. die niederen Beamten stehen den Unteroffizieren und Gemeinen gleich und zwar der Werkmeister dem Sergeanten, die Vorarbeiter und die Handwerker den Gemeinen.

Die Abtheilungen werden, wie bereits erwähnt, nach Nummern benannt: 1., 2., 3. u. s. w. section technique d'ouvriers de chemin de fer de campagne. Das Personal der technischen Abtheilungen ist allen Pflichten des Kriegsdienstes unterworfen und geniesst alle Rechte der kriegführenden Partei. Hinsichtlich der Disziplin stehen die Abtheilungen unmittelbar unter den Militär-Eisenbahnkommissionen, denen sie beigegeben sind. Die Disziplinarstrafgewalt übt der „Verwaltungsrath" der Abtheilung, von welchem weiter unten die Rede sein wird. Ein Theil der Oberbeamten hat ebenfalls Disziplinarstrafgewalt. Jeder Mann ist im Dienste Untergebener eines Beamten höheren Grades und bei gleichem Grade ist jeder Aeltere Vorgesetzter des Jüngeren.

Gegen die Entscheidungen des „Verwaltungsraths" ist Rekurs an die „Militär-Eisenbahnkommission" zulässig. Neben diesen Instanzen haben noch die Kommandanten der Ortschaften, in welchen die Beamten der Eisenbahnabtheilungen sich befinden, Strafrecht über dieselben. Im Kriege unterliegt das Personal der Militärgerichtsbarkeit auf Grund besonderer Bestimmungen.

Die Uniform — im Kriege für das gesammte Personal obligatorisch — ist dieselbe wie diejenige der Genietruppen, mit gewissen Abzeichen. Die Oberbeamten tragen zur Militäruniform den Säbel, die Unterbeamten den sabre bajonnette und Revolver

Die Verwaltung jeder technischen Abtheilung findet durch einen „Verwaltungsrath“ statt, welcher folgendermassen zusammengesetzt ist: der Ober-Betriebsingenieur als Präsident, der Chef des Fahrdienstes, der Ober-Bauingenieur, der Maschinenmeister, der Chef des Rechnungswesens. — Jedes Mitglied hat Stimmrecht.

Etat einer Eisenbahn-Betriebsabtheilung.

I. Exploitation proprement dite. (Betrieb.) 1 Ober-Betriebsingenieur, welcher das gesammte Personal der Abtheilung unter seinem Befehle hat, 1 Chef des Rechnungswesens, 1 Kassirer, 1 Rechnungsbeamter erster, 2 Rechnungsbeamte zweiter und 2 Rechnungsbeamte dritter Klasse, 2 Oberärzte, 1 Assistenzarzt, 1 Chef des Fahrdienstes, 1 Oberbeamter des Fahrdienstes erster und 1 Oberbeamter zweiter Klasse, 1 Magazinverwalter, 3 Inspektoren, 3 Unterinspektoren und Aufseher erster Klasse, 3 Unterinspektoren und Aufseher zweiter Klasse, 2 Telegrapheninspektoren und Aufseher erster Klasse, 2 Telegrapheninspektoren und Aufseher zweiter Klasse, 4 Bahnhofsvorsteher grosser Bahnhöfe erster Klasse, 4 Bahnhofsvorsteher grosser Bahnhöfe zweiter Klasse, 10 Stationsassistenten erster Klasse, 10 Stationsassistenten zweiter Klasse, 10 Stationsassistenten dritter Klasse, 20 Rechnungsbeamte erster Klasse, 25 Rechnungsbeamte zweiter Klasse, 25 Rechnungsbeamte dritter Klasse, aber darunter 20, welche die auf dem Telegraphennetz, zu welchem sie gehören, gebräuchlichen Telegraphenapparate zu behandeln verstehen, 10 Bodenmeister, 20 Aufseher und Gehilfen erster Klasse, 20 Aufseher und Gehilfen zweiter Klasse, 40 Weichensteller, 69 Bahnhofsarbeiter erster Klasse, 69 Bahnhofsarbeiter zweiter Klasse, 45 Zugbeamte erster Klasse, 50 Zugbeamte zweiter Klasse, in Summa 459 Personen.

II. Etat der zweiten Unterabtheilung. Voie. (Gleise.) 1 Oberingenieur, welcher Vertreter des Ober-Betriebsingenieurs ist, 1 Büreauchef, 2 Oberbeamte der Bahn, Zeichner und andere erster Klasse, 2 Oberbeamte der Bahn, Zeichner und andere zweiter Klasse, 2 Oberbeamte der Bahn, Zeichner und andere dritter Klasse, 2 Oberbeamte der Bahn, Zeichner und andere vierter Klasse, 1 Magazinverwalter, 3 Bahninspektoren, 2 Bahn-Unterinspektoren, 4 Sektionschefs, 1 Unter-Sektionschef, 3 Distriktchefs erster Klasse, 6 Distriktchefs zweiter Klasse, 6 Distriktchefs dritter Klasse, 6 Sektionsbeamte, Zeichner u. s. w. erster Klasse, 6 Sektionsbeamte Zeichner u. s. w. zweiter Klasse, 2 Magazinwächter erster Klasse, 2 Magazinwächter zweiter Klasse, 4 Schachtmeister für Oberbau, 6 Werkmeister, Zimmerleute, Schmiede u. s. w., 18 Oberbauarbeiter, Bahnwärter u. s. w. zweiter Klasse, 90 Oberbauarbeiter, Bahnwärter u. s. w. dritter Klasse, 98 Oberbauarbeiter, Bahnwärter u. s. w. vierter Klasse. Als Handwerker treten hinzu: 30 Zimmerleute, 6 Maurer, 6 Mineure, 12 Schmiede. In Summa 426 Personen.

III. Unterabtheilung. Matérial et traction. (Betriebsmittel und Zugförderung.) 1 Machinenmeister, 1 Büreauchef, 2 Oberbeamte des Maschinenwesens erster Klasse, 3 Oberbeamte des Maschinenwesens zweiter Klasse, 2 Inspektoren, 3 Unterinspektoren und Kontrolleure, 3 Depotverwalter, 2 Unter-Depotverwalter, 12 Handwerker oder Depothandlanger erster Klasse, 17 Handwerker oder Depothandlanger zweiter Klasse, 17 Handwerker oder Depothandlanger dritter Klasse, 3 Magazinverwalter erster Klasse, 3 Magazinverwalter zweiter Klasse, 3 Werkführer, 10 Werkmeister, Monteurs, Schmiede, Kupferschmiede, Stellmacher, Tischler, Lampenarbeiter erster Klasse, 10 Werkmeister, Monteurs, Schmiede, Kupferschmiede, Stellmacher, Tischler, Lampenarbeiter zweiter Klasse, 10 verschiedene Handwerker erster Klasse, 20 verschiedene Handwerker zweiter Klasse, 25 verschiedene Handwerker dritter Klasse, 25 verschiedene Handwerker vierter Klasse, 30 Lokomotivführer, 10 Heizer erster Klasse, 6 Heizer zweiter Klasse, 7 Heizer dritter Klasse, 7 Heizer vierter Klasse, 15 Schmierer und Heizer für stehende Maschinen erster Klasse, 15 Schmierer und Heizer für stehende Maschinen zweiter Klasse, 16 Schmierer und Heizer für stehende Maschinen dritter Klasse, in Summa 277 Personen.

Rekapitulation. Exploitation proprement dite (Betrieb) 459, Voie (Gleise) 426, Matérial et traction (Betriebsmittel und Zugförderung) 277, Summa 1 162.

Für acht Abtheilungen gerechnet beträgt die Gesammtzahl 9 296 Personen.

Diese technischen Abtheilungen sind mit den „Eisenbahnkompagnien“, welche nach ähnlichen Grundsätzen wie bei uns organisirt sind, nicht zu verwechseln, davon ein anderes Mal.

Man ist also in Frankreich durchaus nicht für den Krieg so unvorbereitet, wie in den meisten Fällen angenommen wird.

L.

Statistik der Oberitalienischen Eisenbahn (Alta Italia) für das Jahr 1884.*)

Die Verkehrsergebnisse für das Jahr 1884 sind durch den Einfluss der Choleraepidemie erheblich beeinflusst.

Die Resultate der statistischen Erhebungen sind wie bisher in 13 Tabellen zusammengestellt und sind mit den Ergebnissen des Vorjahres verglichen.

1. Einnahmen und Ausgaben für die einzelnen Linien und im ganzen.

Die Gesammteinnahmen betrugen für 61 im Betrieb befindliche Linien 101 093 903 M. ohne die Schifffahrt auf den Oberitalienischen Seen. Dies ergibt gegen 1883 eine Mehreinnahme von 1 012 776 M., wobei indess zu beachten ist, dass im Vorjahre nur 54 Linien in Betrieb waren. Hinzugekommen sind die Linien Gallarate-Laveno und Carmagnola-Bra und die Zweigbahnen Treviso-Cornuda, Parma-Colorno, Gozzano-Orta, Adria-Loreo, Piadena-Casalmaggiore und Airasca-Vigone und ausserdem das Stück Romagnano-Grignasco der Bahn Novara-Varallo.

Die grössten Einnahmen wurden auf folgenden Linien erzielt:

Turin-Genua mit 14 818 859 M. mit einer Mehreinnahme gegen 1883 von 733 251 M., ferner Toscana-Ligui 13 462 639 (—34 544) M., Peschiera-Venezia 6 713 481 (+ 100 260) M., Piacenza-Bologna 5 740 297 (— 85 184) M., Mailand-Peschiera 5 534 602 (+ 29 440) M.

Die grössten Zunahmen der Einnahmen fanden auf den Linien

Turin-Genua	733 251 M.
Novi-Alessandria-Piacenza	235 373 „
Peschiera-Venedig	110 261 „
und Cremona-Mantua	100 691 „

statt. Die Zunahmen auf andern Linien betragen unter 80 000 M.

Die grössten Abnahmen der Einnahmen finden sich bei den Linien:

Mestre-Cormons	211 266 M.
Bussoleno-Französische Grenze	207 625 „
Turin-Susa	168 346 „
Alessandria-Arona	117 134 „
Cavallermaggiore-Alessandria	112 287 „
Piacenza-Bologna	85 184 „

Die Verminderung der Einnahmen bei den übrigen Linien betrug weniger als 80 000 M.

Im ganzen betrugen die Mehreinnahmen 2 376 288 M., die Mindereinnahmen 1 363 512 M., so dass die oben angegebene Mehreinnahme von 1 012 776 M. sich ergibt. Hierin sind indess die Einnahmen der neu eröffneten Linien einbegriffen, deren Ertrag etwa 720 000 M. ausmacht, so dass sich die Mehreinnahmen der im Jahre 1883 bereits im Betriebe befindlichen Linien für das Jahr 1884 auf eine sehr geringe Summe vermindert.

Auf dieses Ergebniss hat sowohl die Choleraepidemie als auch die schlechte Ernte besonders der Trauben in Oberitalien eingewirkt. Man sieht dies daraus, dass die Mindereinnahmen sich auf den nach den Grenzen gerichteten Linien und auf denen finden, welche die reichsten weinbauenden Gegenden durchschneiden; den ersteren ist durch die allzustrengen Vorschriften gegen die Einschleppung der Krankheit, den letzteren durch den Ausfall des Traubenversandes ein erheblicher Nachtheil erwachsen. Die bedeutende Mehreinnahme auf der Linie Turin-Genua ist zum grössten Theil der Ausstellung in Turin zuzuschreiben.

Gehen wir nun zu den Ausgaben über, so finden wir, dass dieselben im Jahre 1884 für die 61 Linien 66 894 049 M. gegen 63 793 355 M. im Vorjahre, so dass die Vermehrung 3 070 694 M. beträgt.

Die grössten Betriebskosten sind auf folgenden Linien erwachsen:

Linie	Betriebskosten M.	Differenz gegen 1883 M.
Toscana-Liguri	9 616 256	+ 559 848
Turin-Genua	8 386 060	+ 357 458
Peschiera-Venedig	4 045 868	— 34 122
Mailand-Peschiera	3 320 310	+ 274 885
Piacenza-Bologna	3 291 536	+ 195 482

Die grössten Zunahmen der Betriebskosten finden sich bei den Linien Toscana-Liguri-Turin-Genua, Mailand-Peschiera, Bologna-Pistoia, Piacenza-Bologna, Savona-Aqui-Bra, Alessandria-Arona, Novi-Alessandria-Piacenza, Udine-Ponteba und Mestre-Cormons.

Die Abnahmen der Betriebskosten betragen bei den verschiedenen Linien im ganzen 692 327 M., die Zunahmen 3 763 020 Mark, so dass für das ganze Netz eine Mehrausgabe von 3 070 693 Mark vorhanden ist.

*) „Monitore delle strade ferrate.“

Der Reingewinn für 1884 beträgt 34 199 854 *M.* gegen 1883 von 36 257 772 *M.*, so dass sich eine Verminderung desselben um 2 057 918 *M.* ergibt.

Die bedeutendsten Reinerträge wurden auf folgenden Linien erzielt:

Turin-Genua	6 432 806 *M.*	+ 343 793 *M.*
Toscana-Liguri	3 846 383 „	— 543 394 „
Peschiera-Venedig	2 667 613 „	+ 144 382 „
Turin-Ticino	2 448 762 „	— 280 670 „
Mailand-Peschiera	2 213 291 „	— 245 445 „
Novi-Alessandria-Piacenza	2 166 259 „	+ 126 389 „
etc.		

Die Einnahmen sämmtlicher im Jahre 1884 eröffneten Linien deckten nicht die Betriebskosten, mit Ausnahme von Carmagnola-Bra mit 176 737 *M.* Ueberschuss und Gallarate-Laveno mit 2 420 *M.*

Die Abnahme an Reingewinn betrug im ganzen 3 572 362 Mark, die Zunahme 1 514 445 *M.*, so dass sich eine Verminderung von 2 057 918 *M.* ergibt.

Die Züge haben im ganzen 24 195 004 km durchlaufen, die Einnahme pro Betriebskilometer betrug 26 272 *M.* bei der Gesammt-Betriebslänge von 3 848 km und 4 *M.* 17,84 *₰* pro Zugkilometer, während die Betriebskosten 17 384 *M.* pro Betriebskilometer und 2 *M.* 76,48 *₰* pro Zugkilometer betrugen, so dass das Verhältniss zwischen Betriebskosten und Einnahme 66,6 pCt. beträgt gegen 63,79 pCt. im Vorjahre und eine Zunahme der Betriebskosten um 2,37 pCt. eingetreten ist.

Am ungünstigsten stellt sich das Verhältniss zwischen Betriebskosten und Einnahme bei der Linie Ferrara-Ravenna-Rimini, nämlich auf 175,72 pCt. (die im Jahre 1884 eröffneten Linien sind hierbei nicht berücksichtigt), am günstigsten gestaltete sich das Verhältniss bei der Linie Camerlata-Chiasso (10 km), nämlich 24,94 pCt.

Die Einnahmen setzten sich für das ganze Netz folgendermassen zusammen:

	im ganzen	pro Betriebs-kilometer	pro Zug-kilometer
Personenverkehr	33 738 937 *M.*	8 768 *M.*	1 *M.* 39,44 *₰*
Güterverkehr	55 110 326 „	14 322 „	2 „ 27,76 „
Eilgutverkehr	10 790 752 „	2 804 „	— „ 44,56 „
Verschiedene Einnahmen	1 453 888 „	378 „	— „ 6,08 „

Das Verhältniss der Einnahmen aus dem Personenverkehr der drei Klassen war 1 : 2 : 3 wie 7,5 : 16,0 : 15,2.

Die Zahl der Reisenden betrug 17 845 875, davon:

I. Klasse	455 297 =	2 pCt.
II. „	2 276 446 =	13 „
III. „	5 536 723 =	31 „
zu ermässigten Preisen	9 577 409 =	54 „

Im Güterverkehr betrug vom Personengepäck der Ertrag im Durchschnitt pro Centner 3 *M.* 31,2 *₰* bei 110,03 km Fahrt bei 384 630 Centner Gesammtverkehr, für Güter bei 1 198 795 Centner und 121,68 km Durchschnittsfahrt 3 *M.* 71,2 *₰* pro Centner.

R. B.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichungsaktion in Oesterreich.

Die ablehnende Haltung, welche selbst einige Mitglieder der Majorität des Eisenbahnausschusses gegenüber der Gesetzesvorlage, betreffend die Verstaatlichung der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn eingenommen haben, beschäftigt, wie bereits erwähnt, noch immer die Fachkreise. Es schien dies der Schlussstein der zuerst mit der Uebernahme einiger kleinen Bahnen in den Staatsbetrieb inaugurirten Regierungspolitik zu sein; dass dieselbe von ihren Anhängern in Stich gelassen werden könne, schien unmöglich. Die vorzeitige Acquirirung von Privatbahnen durch den Staat hat, sowie in Italien und vielleicht auch in Deutschland, bei uns keine günstigen Resultate erzielt; es ist daher begreiflich, dass man hüben und drüben eine Ruhepause eintreten lässt, um das Erworbene erst zu verdauen. Man wird in Hinkunft früher die Früchte reif werden lassen und die konzessionsmässige Zeit der Ablösung ruhig abwarten, um in den Besitz der noch zur Arrondirung des Staatsbahnnetzes wünschenswerth scheinenden Privatbahnen zu gelangen. Der Staat muss sich künftighin sowohl bezüglich der Bahnerwerbungen, als der Tarifpolitik eine strenge Reserve auferlegen. Es darf nicht mehr nach dem Rezept des Baseler Vertrages mit der Südbahn so leicht scheinen, dass der Staat die Titres der zu acquirirenden Bahn zur Selbstzahlung und Selbstverzinsung übernehme, statt dafür den Kapitalswerth erlegen zu müssen, obwohl dem Aktionär in der Regel dieser Wechsel in der Person des Schuldners ganz annehmbar erscheint. Man ging jedoch noch weiter: um die Vortheile der Verstaatlichung zu demonstriren und zugleich die Opposition dagegen niederzuhalten, ging die staatliche Betriebsverwaltung mit den Tarifen oft stark bis an den Selbstkostenpreis zurück; sie nöthigte dadurch auch die Privatbahnen zu gleichen Tarifreduktionen. Die staatliche Betriebsverwaltung befand sich, wie sie nun wohl selbst eingestehen wird, in einer ziemlichen Täuschung; der durch die niedrigen Tarife voraussichtliche Ausfall wird nicht immer durch den Eingang für die erhofften stärkeren Transportquantitäten gedeckt. Der Konsum und die Produktion können gewisse Grenzen nicht überschreiten; selbst wenn die Fracht ganz umsonst wäre, würde das Frachtquantum in den Hauptverkehrsartikeln die Menge des Produzirten und des zum Konsum Benöthigten nicht überschreiten können. Die Tarifreduktionen der Staatsbahnen haben die Einnahmen nur vermindert, gleichzeitig aber alle Privatbahnen, die um der Konkurrenz willen gleichfalls ihre Preise ermässigen mussten, empfindlich geschädigt. Allerdings sind diese Mindereinnahmen nicht durch die staatliche Konkurrenz allein, sondern durch den schwachen Export und die agrarischen Zölle in Deutschland und Frankreich verursacht worden. Es ist aber hoch an der Zeit, dass in den Tarifreduktionen vorläufig nicht weiter gegangen werde. Dem Vernehmen nach geht die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auch damit um, die gegenwärtig für die Einnahmen ungünstige Tarifirung des lebenden Viehes nach der Ladefläche aufzuheben und zu dem früheren Normalgewicht-Tarife zurückzukehren.

Ausführung des Eisenbahnnetzes auf der Balkanhalbinsel.

Auf eine Interpellation über den Stand dieser Angelegenheit erwiederte der Minister des Aeussern in der Oesterreichischen Delegation folgendes: Nach vielen Schwierigkeiten entschloss sich die Pforte am 8. Februar d. J., den Baukontrakt für die auf ihr Gebiet entfallende Theilstrecke nicht mit der Betriebsgesellschaft, sondern mit einem neuen, vollkommen entsprechenden Finanzkonsortium abzuschliessen. Ebenso wurde seitens der Bulgarischen Regierung auf Grundlage des Bulgarischen Gesetzes vom 30. Januar d. J. für den Bau der Linie Zaribrod-Vakarel ein Baukontrakt mit einem Bulgarischen Konsortium abgeschlossen, welcher am 15. Juni d. J. die Genehmigung der Sobranje erhielt. In Bulgarien und in der Türkei wurden die Arbeiten unverweilt in Gang gesetzt, so dass bei dem vorgeschrittenen Zustande der Serbischen Bahnen alle Hoffnung vorhanden war, dass beide Anschlüsse nach Konstantinopel und Salonichi rechtzeitig bis zu dem vertragsmässig vereinbarten Termine fertig werden würden. Dass die letzten Rumelischen Wirren auf die Vollendung der Anschlüsse verzögernd wirken, ist wohl kaum vermeidlich. Trotzdem hat aber der Minister sich in neuester Zeit die Ueberzeugung verschafft, dass ungeachtet dieser Ereignisse die Arbeiten nicht durchaus eingestellt sind, und er kann die Versicherung aussprechen, dass der Bau der Orientalischen Bahnen ihm sichergestellt erscheint, wenn derselbe auch einigermassen durch die Ereignisse verzögert werden dürfte.

Stand der Bosnischen Bahnen.

In der Ungarischen Delegation gab der gemeinsame Finanzminister hierüber die Aufklärung, dass für den Ausbau der am 14. Juni d. J. dem Betriebe übergebenen Linie Mostar-Metkovich 1 700 000 fl. verlangt wurden, von welcher Summe trotz der soliden Ausführung einige Tausend Gulden erspart werden; der Betrieb gestaltet sich so günstig, dass mit Ende des Jahres ein Ueberschuss von 20—30 000 fl. zu erwarten steht. Die im Herbst 1882 eröffnete Linie Zenica-Serajewo hat 3 831 000 fl. gekostet; die Betriebsüberschüsse der drei letzten Jahre betrugen 120 751 fl.; für 1886 wird ein Ueberschuss von beiläufig 70 000 fl. präliminirt. Die Bosnische Landesverwaltung wird die Ueberschüsse beider Bahnen vom 1. Januar 1886 ab zur Amortisation verwenden. Diese Bahnen sowie die Linie Brood-Zenica befinden sich in den Händen der Kriegsverwaltung.

Zu den Staatseinnahmen Ungarns.

Aus dem erschienenen Ausweise hierüber ist folgendes zu entnehmen. Das Reinerträgniss der Staatsbahnen gestaltete sich in den ersten drei Quartalen 1885 um 1 800 000 fl. günstiger als im Jahre 1884 und diese Post wird sich auf Grund der Schlussrechnungen des vierten Quartals noch um vieles erfreulicher gestalten, da erfahrungsgemäss eine solche Besserung in der Regel zum Schluss des Jahres einzutreten pflegt.

Das Bahnprojekt Pressburg-Steinamanger.

Das Exekutivkomitee der Enquete in Angelegenheiten dieser Bahn wurde vom Ungarischen Kommunikationsminister empfangen, bei welcher Gelegenheit Obergespan Rado namens der Enquete um die Ertheilung der Konzession zur Erbauung einer Bahn erster Klasse ansuchte, welche Petition aber seitens des Ministers mit der Berufung auf seinen in dieser Angelegenheit ergangenen Erlass abgewiesen wurde, worauf dann um Ertheilung der Konzession zur Erbauung einer Vizinalbahn gebeten wurde, deren Ertheilung der Minister versprach.

Eisenbahnvorkonzessionen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat dem Grafen Johann Pejacsevich die Vorkonzession zum Bau einer von Zenla bis Horgos

führenden Vizinalbahn ertheilt, ferner die Vorkonzession bezüglich der Linie Zenta-Alt-Becse auf ein weiteres Jahr prolongirt. — Dem Béla Hegyei und Genossen wurde die Vorkonzession ertheilt zum Bau einer von Budapest-Rudaslér (Bruckbad), eventuell vom Gellért-rakpart (Blocksbadkai) ausgehenden, über Albertfalva, Promonta, Klein-Tétény bis Gross-Tétény, abzweigend zum Mallonischen Salzbad und bis Kelenföld führenden Strassenbahn auf weitere 6 Monate.

Das Auskunftsbüreau der Ungarischen Eisenbahnen.

Mit Bezug hierauf wird mitgetheilt, dass seitens des Kommunikationsministeriums die Errichtung eines solchen Büreaus gebilligt und die Direktion der Ungarischen Staatseisenbahnen angewiesen wurde, sich diesbezüglich mit den übrigen Bahnverwaltungen ins Vernehmen zu setzen, auf deren nächstmonatlicher Direktorenkonferenz dieser Gegenstand auch auf die Tagesordnung gesetzt werden wird.

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Konzessionen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt resp. verlängert: der Stadtgemeinde Neubydzow die Ausdehnung der derselben mit dem Erlasse vom 8. Dezember 1884 ertheilten Bewilligung für eine Lokalbahn von Neubydzow in der Richtung gegen Nechanitz zum Anschlusse an die von Johann Grafen Harrach projektirte Lokalbahn Sadowa-Nechanitz auf die weitere Anschlussstrecke von Neubydzow nach Königstadtl unter den in dem bezogenen Erlass festgesetzten Bedingungen auf die Dauer eines Jahres, ferner dem Besitzer der Domäne Daschitz, Alexander Markgrafen von Pallavicini in Jamnitz, für eine Lokalbahn von Königgrätz über Strebsch, Neu-Königgrätz, Hodieschowitz und Chwojno nach Holitz auf die Dauer von 3 Monaten und dem Ingenieur Karl Pelz in Wien für eine Lokalbahn von der Station Gleisdorf der Ungarischen Westbahn über Albersdorf, Wollsdorf, St. Ruprecht und Unter-Fladnitz nach Weitz auf die Dauer von 6 Monaten; weiter dem Stadtbaumeister und Landtagsabgeordneten Josef Maresch in Liesing bei Wien für eine Lokalbahn (Dampftramway) von der Station Liesing der Südbahn über Kalksburg nach Breitenfurth nebst einer Abzweigung über Laab am Walde zur Station Pressbaum der Kaiserin Elisabethbahn, endlich der Firma Maerky, Bromovsky und Schulz, Maschinenfabrik in Prag, Kuklena (bei Königgrätz) und Adamsthal für eine Bergbahn mit Drahtseilbetrieb auf die Belvedere-Berglehne nächst der Civilschwimmschule in Prag auf die Dauer von 6 Monaten.

Eisenbahn Graslitz-Klingenthal.

Zwischen der Oesterreichischen und der Sächsischen Regierung ist ein Nachtragsübereinkommen zum Staatsvertrage vom Jahre 1884 getroffen worden, wonach die beiderseitigen Theilstrecken der Eisenbahn Graslitz-Klingenthal erst am 1. Oktober 1886 eröffnet werden.

Eisenbahnverkehr im September 1885.

In diesem Monate wurden auf den Oesterreichisch Ungarischen Bahnen im ganzen 6 331 968 Personen und 5 668 289 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 682 554 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 1 024 fl. — Im gleichen Monat des vorigen Jahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 6 331 975 Personen und 5 817 785 t Güter 22 965 836 fl. oder pro Kilometer 1 084 fl.; daher resultirt für den Monat September 1885 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 5,9 pCt. — Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1885 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 178 998 101 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 176 735 029 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die neunmonatliche Betriebsperiode 1885 21 904 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 20 606 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für die erwähnte Zeitperiode 1885 auf 8 172 fl., gegen 8 577 fl. im Jahre 1884, das ist um 405 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1885 auf 10 896 fl. gegen 11 436 fl. pro 1884, das ist um 540 fl. oder in beiden Fällen um 4,7 pCt. ungünstiger.

Eisenbahninspektorate im Auslande.

Unser Konsulat in Mailand plaidirt in seinem Jahresberichte pro 1884 für die Entsendung eines Oesterreichischen Eisenbahninspektors nach Mailand. Es weist zunächst darauf hin, dass Deutschland, Belgien und die Schweiz Eisenbahninspektorate in Mailand kreirt haben, und dass auch die Französische Eisenbahn „Chemin de fer de l'Etat" längere Zeit ein Eisenbahninspektorat in Mailand unterhalten habe und neuerlich mit der Besetzung dieses Amtes vorzugehen beabsichtige. Zweck dieser Inspektorate soll es sein, alle Fragen, die mit dem internationalen Eisenbahnverkehre in Verbindung stehen, gründlich zu erörtern, mit fachmännischen Kenntnissen über die so schwierigen und verwickelten Angelegenheiten der Eisenbahntarife berichten zu können, Modifikationen an denselben vorzuschlagen, zu ergründen, ob in den betreffenden Tarifen oder in dem zu verfrachtenden Gute die Ursache des zunehmenden oder abnehmenden Ex- oder Importes desselben zu suchen sei, endlich direkt mit den Exporteuren in Verbindung zu treten und die Wünsche und Klagen derselben zu berücksichtigen. Speziell ein Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahninspektor hätte nach Ansicht des Konsulates eine noch ausgedehntere Thätigkeit als seine Kollegen zu entfalten, denn derselbe müsste seine Thätigkeit auch über Italien hinaus ausdehnen und seine Blicke müssten von Süddeutschland und der Arlbergbahn bis nach Vorderasien und dem Handelsweg nach Indien schweifen. Ein Theil des Indischen Handels (z. B. Baumwolle, welche Genua und andere Italienische Häfen aufsucht) müsste durch seine Fürsorge von den Italienischen Häfen ab- und Triest in grösserem Massstabe als bisher zugeführt werden. Auch Württemberg und Baden müsste der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnagent in seinen Geschäftskreis hineinbeziehen, um, von den kombinirten Transportmitteln der Süddeutschen Bahnen und der Arlbergbahn Vortheil ziehend, den Waarenverkehr so viel als möglich auf Oesterreichischen Bahnen zu erhalten und für Oesterreichische Bahnen zu gewinnen. — (Wir werden die Ansicht der betheiligten Kreise über diesen Konsularbericht demnächst mittheilen.)

Die Tauernbahn und der Ausbau der Rudolfbahn.

Die Klagenfurter Handelskammer hat sich jüngst mit dem Projekte der Tauernbahn beschäftigt und sich in sehr entschiedener Weise gegen dieses Projekt ausgesprochen. Die Salzburger Handelskammer hat an die Kammern der in erster Reihe betheiligten Länder das Ansuchen gerichtet, ihre Petition bezüglich der Herstellung einer direkten Verbindung der Rudolfbahn mit Triest und einer Anschlusslinie an die Salzburger Gebirgsbahn im Pongau zu unterstützen. In der Debatte der Klagenfurter Handelskammer gab zunächst ein Kammerrath der Ansicht Ausdruck, dass das Tauernbahnprojekt mit seinen sieben Varianten widersinnig sei, da es sich um eine vom Staate herzustellende Konkurrenzlinie für die bestehenden eigenen Linien handle, und betonte die eventuelle Nothwendigkeit des Abschlusses eines neuen Péagevertrages mit der Südbahn. Dem Bedürfnisse Kärntens würden Lokalbahnen weit mehr entsprechen. Ein anderer Kammerrath, welcher sich als ein Freund des Projektes bekannte, folgerte aus den erwähnten Ausführungen, dass man auch in Unterkärnten den Ausbau der Rudolfbahn nicht als dringend erachte. Schliesslich gelangte der Antrag des ständigen Komitees zur Annahme, welcher folgendermassen lautet: „Insolange die Rudolfbahn nicht selbständig bis zum Meere ausgebaut sei, könne an eine Tauernbahn nicht gedacht werden, und hinsichtlich der Vollendung der Rudolfbahn könne die Kammer nur ein solches Projekt unterstützen, bei welchem Klagenfurt nicht umgangen werde." Dieser Beschluss richtet sich somit gegen die Predilbahn, welcher Villach als Ausgangspunkt dienen würde.

Liquidation der Elisabethbahn-Gesellschaft.

Vom Verwaltungsrath wurde die Liquidation dieser Bahn beschlossen und ist die Protokollirung der Liquidationsfirma beim Wiener Handelsgericht schon im Zuge. Die derzeit funktionirenden Verwaltungsräthe sind die Liquidatoren. Die Hauptkassen der Staatsbahnen werden ganz allein mit der Durchführung der Operation betraut. Die neuen Schuldverschreibungen werden die Kontrasignatur der Staatsschulden-Kommission tragen.

Die neuen Silberobligationen der Nordwestbahn.

Die Oesterreichische Bodenkreditanstalt hat mit der Verwaltung der Nordwestbahn ein Uebereinkommen betreffs Uebernahme der zur Emission gelangenden neuen 4 pCt. Silberprioritäten im Betrage von 11 Millionen Gulden abgeschlossen. Nachdem das betreffende Gesetz die Sanktion bereits erlangt und die Regierung dieses Uebereinkommen bereits genehmigt hat, steht der Ausgabe der neuen Titres nichts mehr im Wege. Demgemäss wird die Bodenkreditanstalt schon im Laufe dieser Tage einen Betrag von 5 Millionen Gulden dieser Obligationen zum freihändigen Verkauf bringen, während die Emission der restlichen 6 Millionen einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleibt. Die Einführung der neuen Titres erfolgt zum Kourse von 92. Die Nordwestbahn hat von den einfliessenden Geldern zunächst einen Betrag von 3,75 Millionen Gulden an die Staatsverwaltung zu refundiren.

10. Generalversammlung der Wien-Neustädter Lokomotivfabrik.

Ueber die günstigen Jahresergebnisse dieser Fabrik schreibt die „N. Fr. Pr." folgendes: Noch im Jahre 1883 hatte die Gesellschaft einen Betriebsverlust von mehr als 400 000 fl. ausgewiesen, und für das Geschäftsjahr 1884/85 war dieselbe in der Lage, eine 10 pCt. Dividende zur Vertheilung zu bringen. Der grosse Betriebsverlust der Gesellschaft stammte hauptsächlich aus den seinerzeit übernommenen Lieferungen von Lokomotiven für Frankreich, welche sich durch die schwierigen Bedingungen, die gestellt worden waren, als ein schadenbringendes Geschäft

erwiesen. Der Umschwung, der nun eingetreten ist, ist hauptsächlich auf die sich anhäufenden Bestellungen der Ungarischen und der Oesterreichischen Regierung zurückzuführen. Die Ungarische Regierung allein hat 70, die Oesterreichische Regierung an 100 Lokomotiven bestellt. Dadurch kommt es, dass die Maschinenfabriken gegenwärtig mit Arbeiten überhäuft sind, und dass nicht blos das abgelaufene Jahr sich günstiger gestaltete, sondern auch das gegenwärtige Betriebsjahr ein gewinnbringendes sein wird. Es ist allerdings die Frage, ob es nicht für die Entwickelung der Lokomotivfabriken überhaupt zuträglicher wäre, wenn die Bestellungen mit einer gewissen Gleichmässigkeit eintreten und nicht auf Jahre der absoluten Dürre Jahre einer förmlichen Plethora sich einstellen würden.

Vortrag im Oesterreichischen Eisenbahnklub.

Herr M. Pollitzer, Inspektor der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hielt einen sehr beifällig aufgenommenen Vortrag über das Thema: „Wo und wie sollen in Stationen Bahnhöfe angelegt werden."

Der Vortragende erörtert zuerst die Bedeutung der Begriffe von Stationen und Bahnhöfen, indem derselbe angibt, dass der Begriff Station ein altherkömmlicher ist und in merkantiler Bedeutung schon von jeher gebraucht wurde, während die Bezeichnung Bahnhof nur in rein technischer Beziehung zu gebrauchen ist und jene Plätze für Eisenbahn-Betriebszwecke bezeichnet, welche mit Anlagen versehen sind, die zum Zweck der Zugförderung dienen, worunter z. B. zu verstehen sind: Lokomotivremisen, Schiebebühnen, Werkstättenanlagen etc.

Der Vortragende bespricht im Detail, welche Baulichkeiten, Ausrüstungen und Gleiseanlagen sowohl für Stationen als für Bahnhöfe installirt werden müssen, damit dieselben unter allen Umständen ihrem Zweck entsprechen sollen.

Ueber die Frage „wie Stationen und Bahnhöfe anzulegen sind", erörtert der Vortragende die verschiedenen Prinzipien der Gleiseanlagen und insbesondere die anzuwendenden Kreuzungssysteme, wobei er sich schliesslich darüber ins weitere ergeht, welche Kreuzungen für Hauptgleise und welche für Nebengleise und welche endlich für Gleise untergeordneter Bedeutung anzuwenden sind.

Herr Hofrath Obermayer trat theilweise diesen Ausführungen berichtigend entgegen. Die oft vom Vortragenden dargestellte ungünstige Lage vieler Bahnhöfe sei durch eine Rücksichtnahme auf die oft unzureichenden Geldmittel und die der besseren Anlage entgegengestandenen Schwierigkeiten nicht zu beseitigen gewesen. Andererseits dürfen Sparsamkeitsrücksichten nicht der allmählichen Ausrüstung der frequenteren Stationen mit mechanischen oder automatischen Weichen und Kreuzungen im Wege stehen, da deren Bedienung durch Wächter auch nicht jene relative Verlässlichkeit gewährt, welche der Vortragende vorauszusetzen scheint.

Börsenbericht, Koursnotiz und die Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Nicht mehr mit der gleichen Zuversicht wie bis jetzt wird der Entwickelung der Dinge auf der Balkan-Halbinsel entgegengesehen. Die Konferenz ist nach vielen Wehen endlich zusammengetreten, aber von der Einmüthigkeit der Mächte, den status quo ante jedenfalls herzustellen, ist nicht viel zu verspüren, es zeigt sich im Gegentheil an der scharfen Massregel, welche der Czar gegen den Fürsten von Bulgarien ergriffen hat, dass grosse Gegensätzlichkeit zwischen England und Russland besteht, welche bei der Konferenz gefährlichen Ausdruck finden könnte. Ueberdies denkt weder Serbien noch Griechenland an die Abrüstung, ganz im Gegentheil drohen diese beiden Staaten mit dem sofortigen Losschlagen und was die Bulgaren betrifft, wollen sie um keinen Preis von der Union lassen. Die Börse findet alle diese Anzeichen wohl recht bedrohlich, erschüttert zeigt sie sich aber davon nicht und hat sich noch immer einen genügenden Rest von Zuversicht in die Bewahrung des Friedens aufbewahrt, um der widrigen Strömung Stand zu halten. Daher rührt auch das auf und ab der Kourse: Carl-Ludwigbahn 225.75, Staatsbahn 273 und Südbahn trotz der besseren Einnahmen 129. Nur Lemberg-Czernowitz (224.50) erhält sich konstant in besserer Meinung. Deren Aktien sind ein förmliches Anlagepapier geworden. Der nun ernstlich in Aussicht stehende Verkauf der Rumänischen Bahnlinien und das hohe Goldagio kommen dieser Bahn, welche eine 7 pCt. Staatsgarantie geniesst, zu gute; damit ist die weniger günstige Entwickelung des Bahnverkehres von nur untergeordneter Bedeutung, da unter allen Umständen mindestens eine Dividende von 13 fl. für die künftigen Jahre zu erwarten steht. Es ist auch eine weitere kräftige Haussebewegung der Lemberg-Czernowitzer Aktien zu erwarten; sie bezieht die Staatssubvention in Gold und verzinst die Aktien und Prioritäten in Silber. Das Goldagio bedeutet daher für sie einen bedeutenden Gewinn.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg unterstellte, am 16. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 55,62 km lange Strecke Johannisburg-Lyck als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6241 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Verhinderung der Einschleppung der Rinderpest (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 6268 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Antrag der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen auf Erlass einer Deklaration zum Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 6275 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Eisenbahnprojekte im westlichen Sachsen.

Das Bevorstehen der Eröffnung des Sächsischen Landtages — dieselbe soll am 12. November stattfinden — hat naturgemäss wieder an vielen Orten Agitationen zu Erlangung neuer Bahnverbindungen in Fluss gebracht. So rühren sich jetzt besonders die im Westen Sachsens gelegenen Städte Limbach, Penig, Mittweida, Waldenburg, um eine direkte Verbindung nach der Leipzig-Hofer Linie, nach Altenburg oder Gössnitz, und damit eine Abkürzung des Zufuhrweges der Kohlen aus dem Meuselwitzer Becken zu erlangen. Die einen wünschen eine Linie von Mittweida über Penig nach Altenburg, andere empfehlen eine Verbindung von Limbach über Waldenburg nach Altenburg, andere wieder wollen die letztere Linie der vielseitigeren Anschlüsse wegen nicht in Altenburg, sondern in dem südlich davon gelegenen Gössnitz einmünden sehen, während noch andere auf das schon in früheren Jahren ventilirte Projekt Wüstenbrand-Limbach-Burgstadt-Penig-Altenburg zurückkommen. Aus Mittweida wurden neuerdings auch Stimmen laut, die eine direkte Bahnverbindung mit Leipzig über Rochlitz und Geithain mit Fortsetzung über Mittweida hinaus bis Flöha — zur Entlastung des oft überfüllten Bahnhofs Chemnitz — empfahlen. Ausserdem soll noch um eine direkte Verbindung zwischen Pegau (Linie Leipzig-Zeitz), Groitzch, Borna und Grimma petirt werden.

Welche Stellung die Regierung zu diesen mannigfaltigen Wünschen einnehmen wird, ist natürlich nicht bekannt. Sämmtliche Linien dürften in dem nur von niederen Hügelketten durchzogenen Terrain ohne besondere Schwierigkeiten auszuführen sein. Da sie aber insgesammt von bedeutenderen Städten nur solche berühren, welche bereits an Eisenbahnen liegen, und welche also durch die fraglichen Linien nur Abkürzungen bereits bestehender Verbindungen erhalten würden, so ist kaum anzunehmen, dass sich eines dieser Projekte der besonderen Sympathien der leitenden Kreise erfreuen wird, so lange es in Sachsen noch namhaftere Orte gibt, welche der Eisenbahnverbindung ganz entbehren. So hat die Regierung auch unseres Wissens noch im vorigen Jahre Petitionen, die auf Ausführung direkter Verbindungen von Altenburg nach den angrenzenden westlichen Theilen Sachsens (Frohburg, Narsdorf oder Penig) gerichtet waren, als den Sächsischen Eisenbahninteressen wenig förderlich, abgelehnt.

Gleichzeitig rühren sich auch die Interessenten für die im südwestlichen Sachsen projektirten Abkürzungslinien Adorf-Elster-Hof (vergl. No 55 dieses Blattes vom 18. Juli 1885 S. 697 und No. 72 vom 16. Septbr. 1885 S. 910) und Weischlitz-Pirk-Hof (vergl. No. 60 dieses Blattes vom 5. August 1885 S. 749 und No. 66 vom 26. August 1885 S. 819). Für erstere Linie ist ein generelles Projekt ausgearbeitet worden, welches den Beifall der Interessenten gefunden hat, wennschon es Steigungen bis zu 1:50 aufweist. Der Kostenaufwand ist danach, die Ausführung als Vollbahn vorausgesetzt, für den Sächsischen Theil auf 2,7 Millionen und für den Bayerischen Theil auf 1,9 Millionen Mark geschätzt. Die Bayerische Strecke ist verhältnissmässig theurer, weil der bei Hof über die Saale zu führende Viadukt grösseren Kostenaufwand erfordert.

Rücksichtlich der Linie Weischlitz-Hof wird geltend gemacht, dass sie das nothwendige Schlussglied der direkten Linie Leipzig - Meuselwitz - Ronneburg - Wünschendorf - Greiz - Weischliz - Hof bilde, welche für die Sächsischen Eisenbahninteressenten äusserst wichtig sei, da sie um 32 km kürzer als die 174 km lange alte Linie Leipzig-Hof über Altenburg-Reichenbach das beste Mittel bilde, um den Sächsischen Bahnen den Durchgangsverkehr über Leipzig-Hof zu erhalten. Von dieser direkten Linie ist die Strecke Leipzig-Meuselwitz fertig, die Strecke Meusel-

witz-Ronneburg im Bau begriffen (vergl. No. 30 dieses Blattes vom 18. April 1885 S. 386), die ca. 7—8 km lange Strecke Ronneburg-Wünschendorf aber ebenso wie die ca. 17 km lange Schlussstrecke Weischlitz-Hof, bezw. Weischlitz-Feilitzsch noch nicht begonnen, während die Zwischenstrecke Wünschendorf (Wolfsgefährt)-Weischlitz-Feilitzsch vollendet ist. Die Kosten der Abkürzungslinie Weischlitz-Feilitzsch sind auf ca. 4 Millionen Mark geschätzt. Die höchste Steigung beläuft sich auf 1 : 90. Dem Vernehmen nach wird das Komitee für die letztere Linie, welches künftig nicht mehr als Komitee für die Linie Pirk-Hof, sondern als solches für die Linie Weischlitz-Hof firmiren wird, demnächst eine Petition um Ausführung dieser Linie bei dem Königl. Sächsischen Finanzministerium einreichen.

Klingenthal-Landesgrenze (Graslitz).

Die Oesterreichische und die Sächsische Regierung haben zu dem Staatsvertrag, den sie über den Ausbau der bezeichneten Anschlussstrecke unterm 5. Mai 1884 abgeschlossen haben (vergl. No. 39 dieses Blattes vom 20. Mai 1885 S. 500) nachträglich vereinbart, dass diese Strecke, deren Ausführung, wie wir bereits in No. 67 dieses Blattes S. 831 berichteten, insbesondere auf der Oesterreichischen Seite (Buschtěhrader Bahn) erhebliche Verzögerung erlitten hat, nicht schon, wie ursprünglich festgestellt, Ende 1885, sondern erst am 1. Oktober 1886 dem Betriebe übergeben werden soll. Es ist jedoch dabei von beiden Regierungen betont worden, dass dieser Termin nur als äusserste Grenze gelten solle, und dass es sehr erwünscht sei, wenn der Betrieb, wenn auch vielleicht nur provisorisch für den Güterverkehr, zu einem früheren Zeitpunkt eröffnet würde. Für die Sächsische Strecke würde dies vielleicht möglich sein — obschon die Vollendung der umfänglichen Hochbauten auf Bahnhof Klingenthal noch längere Zeit beanspruchen wird —, auf Oesterreichischer Seite aber steht eine frühere Fertigstellung kaum zu erwarten, da dort im Laufe dieses Winters erst die Grundeinlösung zu Ende geführt und dann im nächsten Frühjahr mit dem Bau der Strecke begonnen werden soll.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die zwischen den Stationen Napoleonsinsel und Banzenheim der Linie Mülhausen - Müllheim gelegene Haltestelle Grünhütte wird am 15. d. Mts. — nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Haltestelle liegt von Napoleonsinsel 6,03 km, von Banzenheim 3,78 km entfernt.

Berlin, den 12. November 1885. (2369)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Dezember cr. wird die zwischen Leutzsch und Markranstedt errichtete Haltestelle Gross-Miltitz für den Personenverkehr eröffnet und eine direkte Abfertigung von Personen zwischen dieser Haltestelle einerseits und Leutzsch, Leipzig, Markranstedt, Kötschau, Dürrenberg und Corbetha andererseits eingerichtet werden.

Bis auf weiteres werden an dieser Haltestelle in der Richtung nach Leipzig die Züge No. 81, 83, 85, 91 und 93, in der Richtung nach Corbetha die Züge No. 92, 86, 84 und 82 nach Bedarf zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Passagieren anhalten.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet in Gross-Miltitz vorläufig nicht statt. Daselbst zur Beförderung aufgegebenes Gepäck wird auf der Bestimmungsstation nachexpedirt.

Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den Billetexpeditionen.

Erfurt, den 10. November 1885. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Güterverkehr.

Mit dem 15. November 1885 tritt eine Neuauflage des Reexpeditionstarifs für die Beförderung von Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfgarn (s. g. Seilergarn), Hanfheede und Werg zwischen Königsberg i./Pr., Station des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks **Bromberg** einerseits und **Deutschen und Niederländischen Stationen** andererseits in Kraft.

Bromberg, den 6. November 1885. (2371)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Staatsbahn-Gütertarif für die Bezirke **Köln (rechtsrheinisch)-Breslau** Seite 43 beträgt die Entfernung für die Relation Breslau N. M. bezw. Freiburger Bhf.-Lüdinghausen 796 anstatt 795 km.

Die durch die Berichtigung eintretenden Erhöhungen erhalten Gültigkeit vom 1. Januar 1886 ab.

Breslau, den 9. November 1885. (2372)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Staatsbahn-Gütertarif für die Bezirke **Köln (linksrheinisch)- Breslau**, Seite 231, beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 A und B für Holz auf eine Entfernung von 857 km 2,69 *M*, nicht 9,69 *M*.

Breslau, den 9. November 1885. (2373)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Station Soignies der Belgischen Staatsbahn wird mit dem 15. November d. J. in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr** vom 15. Oktober 1881 aufgenommen. Näheres ist bei dem Tarifbüreau hier zu erfahren.

Elberfeld, den 5. November 1885. (2374J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. November cr. ist die Station Unterkochen der Württembergischen Staatsbahnen in den **Schlesisch - Süddeutschen Verbandverkehr** aufgenommen worden.

Die zur Einführung gekommenen Frachtsätze sind bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen.

Breslau, den 10. November 1885. (2375)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Am 5. d. M. ist an Stelle des Tarifs vom 1. September 1884 nebst Nachträgen ein neuer Kohlentarif No. 21 nach der Französischen Ostbahn erschienen.

In denselben sind die Stationen der neuen Strecken la Ferté Gaucher-Sézanne und Fére-Champenoise-Vitry-le François aufgenommen, ausserdem enthält der Tarif die durch die Eröffnung jener Linien bedingten Ermässigungen.

Soweit der Vorrath reicht, wird der Tarif gratis abgegeben.

Köln, den 11. November 1885. (2376)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Am 15. November 1885 gelangt zum **Lokal - Gütertarif** des Eisenbahn - Direktionsbezirks **(linksrheinisch) Köln** vom 1. August 1884 der Nachtrag V zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bütgenbach, Kalterherberg, Malmedy, Sourbrodt und Weismes (mit dem Tage der noch besonders bekannt zu machenden Betriebseröffnung dieser Stationen in Kraft tretend),
2. Frachtsätze des Ausnahmetarifs D (Steinschlag) für die Station Maybach,
3. Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (Basalt, Thon etc.) für die Station Cobern,
4. Berichtigung der Entfernung Conzen-Reil

und ist bei sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 14. November 1885. (2377)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Mit sofortiger Gültigkeit gelangt im **Sächsisch - Württembergischen** Güterverkehre für feuchte Holzzeugmasse bei Aufgabe in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen zwischen Unterkochen und Lichtenberg ein Frachtsatz von 1,64 *M* pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, den 7. November 1885. (2378)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Januar 1885 wird die Taxe für Lausanne, welche in den Transittarifen für Getreide Belgischer oder Holländischer Herkunft ab Mannheim und Ludwigshafen nach der Central- und Westschweiz vom 1. Oktober l. J. enthalten ist, von 223 auf 224 cts. pro 100 kg festgesetzt.

Karlsruhe, den 8. November 1885. (2379)
Generaldirektion der Grossherzoglich
Badischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. Januar 1886 kommen an Stelle der bisherigen neuen Retourbillets mit zum Theil etwas verkürzter Gültigkeitsdauer zur Einführung.

Gleichzeitig werden die Fahrpreise für die Strecken der Preussischen Staatsbahnen auf die Beträge der $1^1/_2$ fachen Schnellzugtaxen erhöht, soweit letztere nicht bereits zur Erhebung kommen.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt unser Tarifbüreau hierselbst.

Erfurt, den 6. November 1885. (2380)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 16. November 1885 tritt zum Staatsbahn - Gütertarif **Bromberg - Berlin** der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung und Ergänzung des Vorworts und der besonderen Bestimmungen.
2. Neue bezw. anderweite Entfernungen für die Stationen der neuen Strecken Johannisburg - Lyck, Schöneck - Berent, Bromberg-Fordon, ferner für die Stationen Kiöwen, Kowahlen, Lindenbusch, Lyck, Marggrabowa, Mischke des Bezirks Bromberg und Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn.
3. Neue Stationstarife für Cüstriner Vorstadt und Colberg.
4. Neue bezw. anderweite Ausnahmesätze für Getreide etc. und Holz etc.
5. Berichtigungen und bereits früher publizirte Tarifveränderungen.

Die für den Verkehr zwischen Stationen der Marienburg - Mlawkaer Bahn einer- und Stargard i. P. andererseits aus dem nachbarlichen Verband - Gütertarif vom 25. März 1882 in den Staatsbahntarif Bromberg-Berlin übernommenen Frachtsätze und Ausnahmetarife treten fortab ausser Kraft. Es kommen dafür lediglich die Sätze des letzteren Staatsbahntarifs zur Anwendung.

Soweit sich durch diesen Nachtrag Tariferhöhungen ergeben, treten dieselben erst mit dem 1. Januar 1886 in Kraft.

Exemplare qu. Nachtrags sind bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen. (2381)

Bromberg, den 4. November 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 ist der am 15. d. M. in Kraft tretende Nachtrag No. 9 herausgegeben, welcher die Einbeziehung neuer Verkehrsstrecken u. s. w. enthält und bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben ist. (2382)

Hannover, den 7. November 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Tarife für den **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr** via Lindau-Romanshorn in Kraft, welcher abgeänderte und neue Frachtsätze für den Verkehr mit Basel und Schaffhausen enthält. Exemplare dieses Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 11. November 1885. (2383)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Soweit im **Nassau- und Hessisch-Bayerischen Verkehre** die Ausnahmefrachtsätze für Steine des Spezialtarifs III nach Frankfurt a./M. Taunusbahnhof und H. L. B. mit denjenigen für Frankfurt a./M.-Sachsenhausen und Ostbahnhof gleichstehen, erhöhen sich dieselben vom 1. Januar k. Js. ab um 0,01 *M.* pro 100 kg. Die durch die Frachterhöhung betroffenen Stationen können bei den betheiligten Dienststellen eingesehen werden. (2384)

Frankfurt a./M., den 10. November 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a./M.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Leipzig Berliner Bahnhof im Verkehr mit Cüstriner Vorstadt ermässigte Tarifkilometer in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 9. November 1885. (2385)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. Dezember d. Js. gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Leipzig (Thüringer Bahnhof), Plagwitz - Lindenau und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze der regulären Klassen sowie Ausnahmetarifsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 10. November 1885. (2386)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Vom 14. Tage nach erfolgter Publikation tritt mit Gültigkeit bis Ende 1885 für Melassesendungen von Svijan-Podol nach Tetschen bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief der ermässigte Frachtsatz von 29,4 kr. pro 100 kg in Kraft.

Prag, am 10. November 1885. (2387)
Die General-Direktion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Januar k. J. kommen für die **Beförderung von Kindern** die nachstehenden von sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen Deutschlands für ihren Lokal- und gegenseitigen Verkehr angenommenen Bestimmungen zur Anwendung:

1. Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn ein besonderer Platz nicht beansprucht wird.
2. Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber geniessen keine Tarifermässigung.
3. Ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren wird in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen zur Hälfte des dem Billet für Erwachsene aufgedruckten Fahrpreises, unter Aufrundung auf volle 10 Pfennig, befördert. Zu Kinderbillets werden die Billets für Erwachsene verwendet, von welchen bei der Ausgabe ein kenntlich gemachter Theil abgetrennt und von dem Schalterbeamten zurückbehalten wird.
4. Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen auf e i n Billet der betreffenden Wagenklasse für Erwachsene befördert.
5. Soweit Freigepäck gewährt wird werden für 2 auf ein Billet für Erwachsene beförderte Kinder 25 kg, auf ein Kinderbillet 12 kg Freigepäck zugestanden.
6. Die vorstehenden Bestimmungen finden auf Retourbillets, Rundreisebillets und Billets in Form von Kouponbüchern Anwendung.

Die bisherigen abweichenden Vorschriften treten mit dem Eingangs bezeichneten Tage ausser Kraft.

Durch die abgeänderten Tarifbestimmungen ergeben sich zum Theil Ermässigungen, zum Theil geringe Erhöhungen in den Fahrpreisen. — Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen.

Berlin, den 11. November 1885. (2388)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen.

Personenverkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahn - Direktionsbezirke Magdeburg und Braunschweig, sowie der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn. Am 1. Januar 1886 verlieren im Verkehre zwischen den in der Unterschrift bezeichneten Stationen die gegenwärtig bestehenden gewöhnlichen Retourbillets ihre Gültigkeit. An Stelle derselben treten neue Retourbillets mit theilweise veränderter Gültigkeitsdauer und anderweiten Preisen. Die Gültigkeitsdauer dieser neuen Billets beträgt bei Entfernungen bis 100 km einschliesslich 2 Tage, bei Entfernungen über 100—200 km einschliesslich 3 Tage u. s. f. für jede weitere 100 km 1 Tag mehr. Für den Verkehr nach Berlin erhöht sich die Gültigkeitsdauer noch fernerweit um 1 Tag.

Die Preise der neuen Billets sind zum Theil höher, zum Theil niedriger als die bisherigen Preise, zum Theil stimmen erstere mit den letzteren überein. Nähere Auskunft über die eintretenden Preisänderungen wird schon jetzt von unserem Verkehrsbüreau auf Verlangen ertheilt.

Die neuen Retourbillets berechtigen zur Benutzung sämmtlicher der Personenbeförderung dienenden fahrplanmässigen Züge, soweit dieselben Wagen derjenigen Klasse führen, auf welche die Billets lauten.

Magdeburg, den 8 November 1885. (2389)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der $4^1/_2$ pCt. Prioritäts - Obligationen

a) d e r Berlin - Hamburger Eisenbahn
III. Emission
b) d e r Altona-Kieler Eisenbahn
II., III. und IV. Emission,

hinsichtlich welcher das durch die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 25. Mai a. cr. auf Grund des Gesetzes vom 8. Mai a. cr. (G. S. S. 117) erfolgte Angebot der Herabsetzung des Zinsfusses dieser Obligationen auf 4 pCt. als angenommen zu gelten hat, werden hierdurch aufgefordert, ihre Obligationen nebst den am 2. Januar 1886 noch nicht fälligen Zinsscheinen und den Talons vom 10. Dezember d. J. ab behufs Abstempelung auf den ermässigten Zinsfuss, sowie Empfangnahme der neuen Reihe Zinsscheine über die Zinsen vom 1. Januar 1886 ab einzureichen:

in Altona bei unserer Hauptkasse,
in Braunschweig, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M, Hannover, Köln, Magdeburg bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen,
in Berlin, Danzig, Flensburg, Hamburg, Kiel, Königsberg i/Pr., Stettin bei den Königlichen Eisenbahn - Betriebskassen (in Berlin bei der Betriebskasse des zum Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona gehörigen Betriebsamts).

Die Obligationen sind getrennt nach den Bahnen und sonstigen Unterscheidungsbezeichnungen je für sich mit einem Nummern - Verzeichniss abzugeben bezw. einzusenden. In dem Verzeichniss müssen die Obligationen nach der Nummerfolge und den Werthabschnitten geordnet aufgeführt werden. Die Gesammt-Stückzahl und der Gesammt-Betrag jeder Werthsgattung, sowie die Nummern und die Stückzahl fehlender Zinsscheine nebst dem Werthe dieser im Einzelnen und im Ganzen sind anzugeben. Die Werthpapiere müssen gleichfalls nach der Nummerfolge geordnet sein, auch sind die Obligationen und die Zinsscheine je für sich getrennt nach der Werthsgattung mit einem Papierbande zu umschliessen, auf welchem die Stückzahl anzugeben ist.

Obligationen, welche ausser Kurs gesetzt sind, bedürfen behufs der Abstempelung der Wiederinkurssetzung nicht.

Formulare zu den Nummer-Verzeichnissen werden durch die vorgenannten Annahmestellen vom 25. November d. J. ab unentgeltlich verabfolgt und können Verzeichnisse in anderer Form nicht angenommen werden.

Ueber die abgegebenen Werthpapiere erhalten die Einlieferer eine Empfangs-Bescheinigung, gegen deren Ablieferung unter gleichzeitiger Ausstellung einer Quittung über den Rückempfang die abgestempelten Obligationen mit den neuen Zinsscheinbogen ausgehändigt werden. Sobald die Werthpapiere zur Abhebung bereit liegen, werden die Einlieferer portopflichtig benachrichtigt.

Den auswärtigen Einlieferern wird eine Empfangsbescheinigung nur auf Verlangen übersandt; andernfalls erhalten dieselben nach stattgehabter Prüfung und Abstempelung der eingesandten Werthpapiere ein ausgefülltes Formular für die über den Rückempfang auszustellende Quittung übermittelt, welches von denselben mit Unterschrift zu versehen und wieder zurückzusenden ist, wogegen ihnen alsdann die abgestempelten Werthpapiere mit den neuen Zinsscheinen übersandt werden. Die Uebersendung erfolgt unter voller Werthangabe, wenn nicht eine geringere Bewerthung ausdrücklich vorgeschrieben worden ist.

Fehlen bei Abgabe der Obligationen Zinsscheine, so muss der volle Werth derselben vor Wiederaushändigung der Obligationen baar eingezahlt werden. Eine Einbehaltung der entsprechenden Zinsscheine der neuen Zinsscheinreihe kann nicht erfolgen.

Altona, den 10. November 1885. (2390)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

V. Submissionen.

Verdingung. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

A.

1. 8 Stück Personenwagen I./II. Klasse,
2. 18 „ „ IV. „
3. 5 „ Personenzug-Gepäckwagen,
4. 22 „ bedeckte Güterwagen mit Bremse,
5. 45 „ bedeckte Güterwagen ohne Bremse,
6. 19 „ offene Güterwagen mit Bremse,
7. 39 „ offene Güterwagen ohne Bremse;

B.

1. 152 Radsätzen mit Speichenrädern,
2. 168 „ „ Speichen- oder Scheibenrädern,
3. 72 Stück 10 lagigen Tragfedern,
4. 20 „ 9 „ „
5. 500 „ 8 „ „
6. 780 „ Spiralfedern

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben für A gegen Einsendung von 3,50 *M*, für B gegen 3,00 *M* bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen" und
„Angebot auf Lieferung von Achsen etc."

versehen zu dem auf

Donnerstag, den 26. November cr., Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Magdeburg, den 4. November 1885. (2391)
Königliche Eisenbahndirektion.

VI. Verkauf einer Trajektdampffähre.

Die im gemeinschaftlichen Besitze der K. Württemb. Staatseisenbahnen und der Schweiz. Nordostbahn befindliche, im Jahre 1869 gebaute und zur Zeit im Hafen von Friedrichshafen liegende Trajektfähre wird zum Verkauf ausgesetzt.

Der ganz von Eisen hergestellte und auf dem Verdeck mit zwei Schienengleisen ausgestattete Schiffskörper ist 70 m lang und (ohne die Radkasten) 12 m breit. Er enthält 2 Niederdruck-Dampfmaschinen von zusammen ungefähr 400 Pferdestärke, 4 Kessel, 1 liegende Dampfmaschine zum Betrieb einer Pumpe und der Ankerwinde, sowie die übrigen für den Fahrdienst erforderlichen Einrichtungen und Gegenstände (wie z. B. Anker, Ketten u. s. w.). Das Gewicht des Schiffskörpers beträgt ungefähr 400 t und dasjenige der Maschinen und Kessel ungefähr 130 t.

Die Trajektfähre soll in dem Zustande, in welchem sie sich befindet, verkauft werden. Kaufsliebhaber werden deshalb ersucht, das Schiff in Augenschein zu nehmen.

Die K. Eisenbahnwerkstätte Friedrichshafen wird etwa gewünschte nähere Auskunft ertheilen. Sollte von dem Käufer der Abbruch des Schiffs beabsichtigt werden, so kann derselbe nach seiner Wahl entweder in dem Hafen von Friedrichshafen oder in demjenigen von Romanshorn erfolgen; er muss aber in solcher Weise bewerkstelligt werden, dass dem Hafen- und Schiffsverkehr dadurch keinerlei Belästigungen erwachsen. Die Bieter sind 2 Monate an ihr Angebot gebunden. Der Kaufpreis ist baar vor der Abfuhr des Schiffs bezw. vor dem Abbruch desselben in Deutscher oder Franken-Währung, je nachdem das Angebot in der einen oder andern ausgedrückt ist, an die Dampfschiffsverwaltung Friedrichshafen zu bezahlen. Das Schiff, bezw. die Abbruchsmaterialien sind binnen 2 Monaten nach dem Zuschlag aus dem Hafen zu entfernen. Der Käufer und dessen Arbeiter haben sich den Anordnungen der Hafenpolizeibehörde zu unterwerfen.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Trajektfähre-Verkauf"

spätestens bis

28. November 1885, Mittags 12 Uhr dem Sekretariat der Generaldirektion der K. Württb. Staatseisenbahnen in Stuttgart zuzustellen

Stuttgart, den 5. November 1885.
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen. (2392)
Hofacker.

Baumbänder

für **Obst- & Alleebäume**, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

Hochfeine
Weichselpfeifen,

1 Meter lang, weit gebohrt, Dutz. 24 *M*, extrafein, elegant 30 *M*, Briloner 12 *M*, Probe 1/2 Dutz. wird abgegeben. Nichtconv. zurückgenommen. Ill. Preisl. fr.
M. Schreiber, Hoflieferant, Düsseldorf.

Obstbäume.

Aepfel, hochstämmig pro 100
mit 2jährig. Kronen *M* 90
„ „ „ 1 „ „ „ 72
Birnen, „ „ 2 „ „ „ 100
„ „ „ 1 „ „ „ 80
Linden, 12—16 cm Stammumf. auf 1 m „ 110
Kastanien, 12—16 cm „ „ 1 „ „ 100
Ulmen, 10—12 cm „ „ 1 „ „ 90

Ferner offerire:
Forst- und Heckenpflanzen in mehr als 400 Sorten, Zierbäume, Sträucher, Coniferen, Rosen etc. in mehr als 2000 Sorten zu ganz aussergewöhnlich billigen Preisen. Kataloge gratis.
Herm. A. Hesse, Baumschulen, Weener, Prov. Hannover.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN Verzinkerei, Telegraphenkabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

= 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. =

41 goldene und silberne Medaillen etc.

GEBR. KÖRTING
Hannover

Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 3000 im Betriebe.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
15000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 90. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. November 1885.

Einheitliche Bezeichnungen für Frauen-, Raucher-, Nichtraucher-Koupees etc.

Die Wahrnehmung, dass im allgemeinen die zur Bezeichnung des Frauen-, Raucher-, Nichtraucher-Koupees etc. gewählten Aufschriften ganz willkürliche sind und jeder Einheitlichkeit entbehren, hat zu dem Antrage Anlass gegeben, die im Bezirke der gesammten Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung angenommenen Bezeichnungen:

a) „Frauen", „Nichtraucher" bezw. „Raucher" für die ausschliesslich für Frauen, für Nichtraucher und Raucher bestimmten Koupees der Personenwagen,
b) „Kloset" für die in den Wagen befindlichen Bedürfnissanstalten,
c) „Für Männer" bezw. „Für Frauen" zur Bezeichnung der Bedürfnissanstalten auf den Stationen,

bei sämmtlichen Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den Ländern Deutscher Zunge gleichmässig einzuführen.

Wir begrüssen diesen Antrag als einen sehr zeitgemässen und glauben, dass es umsoweniger einer eingehenderen Begründung desselben bedarf, als der blosse Hinweis darauf genügt, dass durch das angestrebte Ziel dem reisenden Publikum das raschere Zurechtfinden erleichtert werden wird. Freilich wird die Anwendung dieser oder jener einheitlichen Bezeichnung in dem Falle zu c) allein noch lange nicht genügen, es wird auch und zwar hauptsächlich darauf ankommen, dass die betreffenden Schilder, namentlich auf grösseren Bahnhöfen, wo oft die Anstalten weitab von dem gewöhnlichen Haltepunkt der einlaufenden Züge an beiden Enden der Station liegen, so angebracht sind, dass jeder dieselben bereits von dem Zuge aus sofort bemerken kann. Es bleibt in dieser Beziehung noch vieles zu wünschen übrig, denn wer hätte nicht schon einmal bei verspätetem Eintreffen eines schnellfahrenden Zuges und hierdurch bedingter Verkürzung der Aufenthaltszeit auf die lang ersehnte Benutzung der Anstalten verzichten müssen, weil er in dem Gewirr der in ausserordentlicher Anzahl ihre Arme — und damit ja die Orientirung noch mehr erschwert werde, selbstverständlich in gleicher Höhe, eine die andere deckend — ausstreckenden Tafeln nicht zurecht finden konnte und weil niemand da war, der Zeit oder Lust gehabt hätte, bei der durch die Verspätung überstürzten Abwickelung aller nothwendigen Verrichtungen Rede zu stehen. Wir glauben, dass bereits ein gut Theil geholfen werden könnte, wollte man sich entschliessen, die Zahl dieser Hinweisungstafeln ganz bedeutend zu reduziren. Es würde genügen, nur die Billet- und Gepäck-Expedition, Telegraphie, die Ausgänge und die Bedürfnissanstalten auf den grösseren Bahnhöfen durch senkrecht zur und parallel mit der Wandfläche des Stationsgebäudes angebrachte Tafeln bezw. Inschriften und verschiedenfarbige Laternen leichter als bisher dem Reisenden kenntlich zu machen, alle andern Tafeln (z. B. diejenigen mit den Aufschriften: Stationsbüreau, Wartesaal, Brunnen, Zug nach X u. s. w.) aber zu beseitigen und durch auf die Wandfläche etc. oder über die Thüren der betreffenden Lokalitäten anzubringende Aufschriften in geeigneter Weise zu ersetzen. Denn für das Gros der Reisenden sind diese letzteren in der That überflüssig, da sie nach langem Studium der Inschriften es sich nicht versagen können, dennoch den ersten daherkommenden Eisenbahn- oder Postbeamten noch ausdrücklich zu befragen, ob sie auch wohl an dem gewünschten Orte sind, ob dies das Stationsbüreau, der Weg zum Ausgang u. s. w. sei. Es gilt eben, hier den richtigen Mittelweg zu finden und nicht — wie dies auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin der Fall ist — über und auf ein und dieselbe Thüre zu setzen:

{Für Herren / Für Männer} etc. und daneben: {Für Damen / Für Frauen} etc.

oder — wie wir in Verviers zu sehen Gelegenheit hatten — mehrsprachige Schilder mit einem, selbst für den Eingeweihten schwer verständlichem Jargon anzubringen.

Doch kommen wir auf den vorher erwähnten Antrag zurück, diese Angelegenheit durch einheitliche, für sämmtliche Deutsche Vereins-Eisenbahnen geltende Bestimmungen zu regeln. Der vorliegende Antrag ist — nachdem er statutenmässig der technischen Kommission des Vereins überwiesen worden war — in der am 22./23. Oktober cr. in München abgehaltenen Sitzung zur Verhandlung gelangt. Die Kommission war im allgemeinen mit den unter a) vorgeschlagenen Bezeichnungen einverstanden dagegen wurde, was die unter b) in Vorschlag gebrachte Auf-

schrift betrifft, von einigen Seiten der Ansicht Ausdruck gegeben, dass die Bezeichnung „Kloset“ in einem grossen Theile der Länder Deutscher Zunge nicht gebräuchlich sei und dass sich statt dessen die Bezeichnung „Abort“ empfehle.

Ein anderer Vorschlag ging dahin, keine der vorgenannten beiden Ausdrücke, sondern 00 zur Bezeichnung der Bedürfnissanstalten in den Wagen anzuwenden.

Auch wurde vorausgesetzt, dass eine bezügliche Anschrift an den aus dem Innern der Koupees in die Bedürfnissanstalten führenden Thüren überhaupt nicht angebracht werde.

Das Resultat der Besprechung ist nun in folgenden Beschlüssen zusammenzufassen:

1. Die unter litt. a) vorgeschlagenen Bezeichnungen werden angenommen.
2. Statt des Wortes „Kloset“ empfiehlt die Kommission die Bezeichnung „Abort“.
   Eine Bestimmung darüber zu treffen, welche Bedürfnissanstalten mit der angenommenen Bezeichnung zu versehen sind, wird nicht für angemessen erachtet.
3. In Ansehung der Bedürfnissanstalten auf den Stationen hält die Kommission die einfache Bezeichnung „Männer“ und „Frauen“ für genügend. Es wurde hierbei von einigen Seiten noch darauf aufmerksam gemacht dass auf manchen Stationen die Bedürfnissanstalten für Männer besondere Abtheilungen mit der Bezeichnung „Pissoir“ haben, und die Frage aufgeworfen, wie es künftig mit dieser Bezeichnung zu halten sei. Die Versammlung glaubte jedoch, diesen Gegenstand auf sich beruhen lassen zu sollen.

Soweit die Beschlüsse der Kommission. Die Angelegenheit bleibt nun bis zu der im nächsten Jahre stattfindenden Stuttgarter Generalversammlung beruhen und kann somit — die Zustimmung der letzteren vorausgesetzt — erst gegen Ende Oktober oder Anfang November 1886 in Wirksamkeit treten. —ch.

Rentabilität der einzelnen Linien des Sächsischen Staatsbahnnetzes im Jahre 1884.

Nachdem schon vor geraumer Zeit der Rechnungsabschluss der Sächsischen Staatsbahnen im ganzen auf das Jahr 1884 erschienen ist (vergleiche No. 54 dieses Blattes vom 15. Juli d. J., Seite 684, und No. 74, Seite 946) ist vor kurzem die Berechnung der Erträgnisse für die 48 einzelnen Linien fertiggestellt worden. Danach würde — während das gesammte Staatsbahnnetz bekanntlich eine Rente von 4,571 pCt. (gegen 4,932 pCt. im Vorjahre) ergab — das Anlagekapital von den einzelnen Linien in folgender Weise verzinst:

Linien	Reinertrag ℳ	Prozente des Anlage-kapitals	gegen 1883 pCt.
Höhlteich - Wüstenbrand mit Kohlenbahnen	288 250,57	10,68	+ 0,87
Pirna-Berggiesshübel	93 145,03	10,35	+ 1,23
Leipzig-Hof	6 669 467,97	9,24	— 0,48
Bodenbach-Dresden	2 440 009,32	8,25	— 0,87
Schwarzenberg - Zwickau mit ZweigbahnSchneeberg-Niederschlema	808 457,05	7,14	— 0,39
Görlitz-Dresden	2 256 458,57	6,60	— 0,97
Brunn-Greiz	59 699,53	6,42	+ 0,44
Stollberg-St. Egidien mit Kohlenbahnen	347 355,79	6,05	— 0,07
Dresden - Werdau mit Kohlenbahnen bei Dresden	4 064 981,15	5,74	— 0,37
Leipzig-Riesa-Dresden, Priestewitz-Grossenhain	4 178 975,04	5,62	— 0,45
Riesa-Chemnitz	1 030 728,13	4,64	— 0,26
Gössnitz-Gera	214 756,77	4,47	— 1,66
Schönbörnchen-Gössnitz	120 810,90	4,37	— 0,30
Reitzenhain - Flöha mit Zweigbahn Olbernhau-Pockau	396 407,10	4,06	+ 0,33
Wilkau-Saupersdorf	27 406,26	3,76	— 0,41
Hainsberg-Kipsdorf	59 218,89	3,70	— 1,81
Kieritzsch-Chemnitz mit Zweigbahn Limbach - Wittgensdorf	875 657,34	3,62	— 0,29
Borsdorf-Coswig	831 101,37	3,40	— 0,28
Niederneukirch - Bischofswerda	62 755,88	3,16	+ 0,02
Werdau-Weida	82 740,23	2,81	— 1,91
Radebeul-Radeburg	6 823,00	2,57	—
Zwickau-Falkenstein	105 654,23	2,54	+ 0 29
Oberoderwitz-Wilthen	220 312,88	2,53	+ 0,28
Plauen-Eger	502 731,62	2,42	— 0,21
Annaberg-Flöha	200 506,37	2,14	— 0,16
Plagwitz-Gaschwitz	27 699,36	2,06	— 0,04
Kamenz-Pirna	296 779 21	1,72	— 0,49
Chemnitz-Adorf mit Zweigbahn Zwota - Klingenthal	272 583,80	1,42	— 0,08
Wolfsgefärth-Weischlitz	202 086,68	1,39	+ 0,24
Hainichen-Niederwiesa	62 921,23	1,37	+ 0,03
Glauchau-Wurzen	157 739,78	1,34	+ 0,18
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	29 716,57	1,16	+ 0,45
Zeithain-Elsterwerda	41 464,62	1,14	— 0,55
Klotzsche-Königsbrück	1 596,46	0,88	—
Nossen-Moldau	71 699,72	0,59	+ 0,37
Rosswein-Hainichen	11 930,40	0,57	+ 1,41
Rochlitz-Penig	15 024,68	0,49	— 0,00
Bautzen-Schandau	78 476,67	0,38	— 0,04
Ebersbach-Löbau	11 471,80	0,37	— 0,58
Zittau-Markersdorf	335,87	0,29	—
Riesa-Nossen	2 655,67	0,04	+ 0,34

Zuschüsse erforderten:

Linien	Zuschuss ℳ	Prozente des Anlage-kapitals	gegen 1883 pCt.
Neustadt-Dürrröhrsdorf	338,06	0,01	—
Zittau-Löbau	17 042,22	0,16	—
Herlasgrün-Oelsnitz	21 143,32	0,32	— 0.14
Scheibe-Eibau	27 617,84	0,54	— 0,05
Weida-Mehltheuer	27 956,68	0,82	— 0,21
Weipert-Annaberg	22 234,33	1,15	+ 0,68

Für die am 15. September und beziehentlich 1. November 1884 eröffnete Theilstrecke Mügeln-Döbeln mit einem Reinertrag von 12 016,66 ℳ wurde eine Berechnung der Rentabilität nicht aufgestellt, da die Eröffnung in den Beginn der nur kurze Zeit andauernden Zuckerrübentransporte fiel und mithin eine solche Berechnung zu falschen Schlüssen geführt haben würde.

Die Linien Neustadt-Dürrröhrsdorf und Zittau-Löbau ergaben im Vorjahre noch eine Verzinsung des Anlagekapitals und zwar in Höhe von 0,06 und bezw. 0,24 pCt.

Die bei den meisten Linien eingetretenen Einnahme-Ausfälle resultiren fast ausnahmslos aus dem Güterverkehr und sind natürlich im wesentlichen auf die bereits mehrfach besprochenen, dem Mindererträgniss des gesammten Netzes zu Grunde liegenden Einnahmen zurückzuführen, d. h. also auf die Herabsetzung der Einheitssätze im Güterverkehr und die Ablenkung eines grossen Theiles des Durchgangsverkehrs infolge der Konkurrenz der Preussischen Staatsbahnen.

Den absolut grössten Ausfall (im Güterverkehr) erlitt die Linie Leipzig-Riesa-Dresden mit 497 773 ℳ, dann folgt Leipzig-Hof mit 456 905 ℳ, Görlitz - Dresden mit 285 050 ℳ, Dresden-Werdau mit 239 775 ℳ. Der Personenverkehr aller dieser Linien weist dagegen nicht unerhebliche Mehreinnahmen auf.

Der relativ bedeutendste Ertrag der Linie Höhlteich-Wüstenbrand rührt von den Kohlentransporten aus dem Lugau - Oelsnitzer Becken, der nächst bedeutende Ertrag der normalspurigen Sekundärbahn Pirna-Berggiesshübel im wesentlichen aus den namhaften Steintransporten ab Rottwerndorf her.

Die Betriebsergebnisse der schmalspurigen Sekundärbahnen (Wilkau-Saupersdorf 3,76 pCt., Hainsberg-Kipsdorf 3,70 pCt., Radebeul-Radeburg 2,57 pCt., Klotzsche - Königsbrück 0,88 pCt. und Zittau-Markersdorf 0,29 pCt.) sind angesichts der ausserordentlich niedrigen Bau- und Betriebskosten dieser Bahnen nicht als besonders günstig zu bezeichnen, da jedoch die Berechnungen für die letzten drei insgesammt erst im Herbst des Berichtsjahres (1884) eröffneten Linien nur auf den Resultaten von $1^1/_2$ bis $3^1/_2$ Monaten fussen, so kann den für diese Linien ermittelten — besonders niedrigen Prozentsätzen eine massgebende Bedeutung nicht wohl beigemessen werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Landes-Eisenbahnrath.

Der ständige Ausschuss des Preussischen Landes-Eisenbahnraths tritt am 20. d. Mts. im Sitzungssaale des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zu einer Sitzung zusammen. Auf der Tagesordnung stehen nach dem „Act.“ die nachfolgenden Berathungsgegenstände. I. Vorlagen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend: 1. Antrag auf Einführung von Ausnahmetarifen für bearbeitete Steine und Abfallsteine von Stationen der Eifelbahn; 2. die anderweite Feststellung der Frachtsätze für Steinkohlen und Kokes von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Hassbergen (Georgs-Marienhütte) und Osnabrück, sowie nach Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn; 3. der Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Cement von Biebrich a/Rh. nach der Schweiz; 4. der Antrag auf Einführung von Ausnahme-

tarifen für Pflastersteine von Hadamar und für Bruch- und Bausteine von Gelnhausen nach Frankfurt a/M., Hanau, Höchst und Wiesbaden; 5. der Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für den Export von Schwefelsäure von Oberschlesischen Stationen nach dem südlichen Russland; 6. die Einführung von Ausnahmetarifen für Holzzeugmasse, Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) im Verkehr von Schlesischen Stationen nach Sosnowice transit; 7. die dem Entwurfe des Staatshaushaltsetats beizufügende Uebersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter. II. Mittheilungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten. 8. Nachweisung über die seit der Mittheilung vom 5. Mai 1885 eingeführten Ausnahmetarife. 9. Nachweisung der seit der Mittheilung vom 28. Mai 1885 erfolgten Genehmigung von Ausnahmetarifen. Ausserdem: 10. mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene und für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Abänderungsanträge von allgemeinem Interesse zu den Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs: a) über Deklassifikation von groben Eisengusswaaren und Schiffsketten; b) über Aenderung der Tarifvorschriften für Grubenholz; c) über die Aufnahme von Zinkvitriol in den Spezialtarif I; d) über Deklassifikation von Retorten aus Chamotte und Thon; e) über Deklassifikation von Soda; f) über Aenderung der Tarifposition Rüben des Spezialtarifs III bezw. Deklassifikation von Mohrrüben; g) über die Aufnahme von Rohphosphaten aller Art unter die Düngemittel des Spezialtarifs III bezw. in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter der Spezialtarife.

Beschlüsse des Ausschusses des Bundesraths.

Der Entwurf von Abänderungen und Ergänzungen des Bahnpolizei-Reglements und der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Bahnen ist von den betreffenden Ausschüssen des Bundesraths durchberathen mit einigen geringfügigen Aenderungen zur Annahme empfohlen worden. Der abgeänderten Signalordnung sind allgemeine Bestimmungen beigefügt, denen zufolge die Signalordnung mit dem 1. April 1886 an Stelle der bisher geltenden Signalvorschriften in Kraft tritt und Anwendung auf alle Eisenbahnen Deutschlands findet. Ausgenommen sind diejenigen Eisenbahnen, welche mit schmalerer als der Normalspur gebaut sind, sowie diejenigen, bei welchen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung von der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts eine Ausnahme für zulässig erkannt wird. Insofern auf einzelnen Bahnen die Einführung der Signaleinrichtungen ohne besondere Schwierigkeiten bis zum 1. April 1886 nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts angemessene Fristen bewilligt werden.

Rechtsfahren der Züge.

Das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands enthält die Bestimmung, dass auf doppelgleisigen Bahnstrecken die Züge das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Gleise befahren sollen. Mit Rücksicht auf die vielfach vorhandenen Bahnstrecken, welche für das Fahren der Züge in dem für die Fahrtrichtung links liegenden Gleise ausgebaut waren, wurde gestattet, dass bereits bestehende Ausnahmen bis auf weiteres beibehalten werden durften. Diese Ausnahmebestimmung musste im Hinblick auf die kostspieligen und zeitraubenden Umbauten, welche eine alsbaldige Aenderung der Betriesweise auf den betreffenden Linien bedingt, für diese auf längere Zeit in Geltung gelassen werden, und zwar wurden davon im ganzen 12,5 pCt. der doppelgleisig ausgebauten Strecken beziehungsweise 4,2 pCt. der Gesammtlänge der Eisenbahnen Deutschlands betroffen. Da im Interesse der Sicherheit des Betriebes eine Einheitlichkeit in der vorgedachten Art des Fahrens der Züge auf den zweigleisigen Bahnstrecken dringend wünschenswerth war so wurde der Angelegenheit eine stetige Aufmerksamkeit gewidmet. Allmählich ist nunmehr auf dem grösseren Theil der abweichend betriebenen Bahnstrecken — so noch vor kurzem auf der Bahnlinie von Leipzig nach Dresden — die Ueberführung in den vorschriftsmässigen Zustand erfolgt, so dass zur Zeit nur noch nahezu 5 pCt. der vorhandenen zweigleisigen Strecken, bezw. 1,45 pCt. der Gesammtlänge aller Eisenbahnen Deutschlands links befahren werden. Nachdem die Behebung der Schwierigkeiten, welche der Beseitigung des Linksfahrens auf einer — früher unter Privatverwaltung befindlichen — Preussischen Bahnstrecke noch entgegenstehen, zu erwarten ist und dem Vernehmen nach nunmehr auch die Grossherzoglich Badische Regierung sich bereit gefunden hat, auf den Badischen Staatsbahnen, welche bereits in den Jahren 1854 und 1855 einem umfassenden Umbau durch die Einführung der normalen Spurweite hatten unterzogen werden müssen, trotz der erneuten Opfer, den behufs Einführung des Rechtsfahrens erforderlichen Umbau vornehmen zu lassen, ist den Bemühungen des Reichs-Eisenbahnamts der erfreuliche Erfolg gesichert, dass in wenigen Jahren auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen rechts gefahren wird. Ausgenommen hiervon bleiben zwei kurze Grenzstrecken, auf welchen in Uebereinstimmung mit der Betriebsweise auf den anschliessenden fremdländischen Bahnen auch ferner links gefahren werden wird.

Verhütung von Unglücksfällen.

Um die Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zur Verhütung von Unglücksfällen möglichst gegen das Austreten von Vieh auf den Bahnkörper zu sichern, sollen die betheiligten Ortsbehörden und vollziehenden Polizeibeamten angewiesen werden, den § 11 des Feld- und Forstpolizeigesetzes vom 1. April 1880, wonach derjenige, welcher ausserhalb eingefriedigter Grundstücke sein Vieh ohne genügende Aufsicht oder ohne genügende Sicherung lässt, mit Geldstrafe bis zu 10 M. oder Haft bis zu drei Tagen zu bestrafen ist, möglichst streng zu handhaben und die strafrechtliche Verfolgung eintreten zu lassen, wenn jemand sein Vieh in der Nähe eines den Bahnkörper berührenden, bezw. kreuzenden Weges auf einem auch nur mangelhaft eingefriedigten Grundstücke derart ungenügend beaufsichtigt oder ohne genügende Sicherung lässt, dass das Uebertreten des Viehes auf den Weg und von da auf den Bahnkörper zu befürchten ist. Sollte sich gleichwohl der strafrechtliche Schutz des Gesetzes als unzureichend erweisen, so soll im einzelnen Falle wegen der an den betreffenden Wegen herzustellenden Schutzvorrichtungen auf Grund des § 7 der Bahnordnung für die Deutschen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung das Erforderliche veranlasst werden.

Personenverkehr: Schnellzugsverbindung Berlin-Kiel.

Die Königliche Eisenbahndirektion Altona hat die Einrichtung getroffen, dass die Schnellzüge von Berlin nach Hamburg über Wittenberge, 9 Uhr 15 Min. Morgens und 5 Uhr Nachmittags vom Lehrter Bahnhof in Hamburg nicht mehr in den Berliner Bahnhof eingeführt werden, sondern direkt über die Hamburg - Altonaer Verbindungsbahn nach Altona durchgehen, wo dieselben unmittelbaren Schnellzugsanschluss nach Kiel beim zweiten Zuge auch nach Kopenhagen über Korsör finden. Die Billete von Berlin nach Hamburg, Berliner Bahnhof, haben bei diesen Zügen Gültigkeit nach Hamburg, Bahnhof Klosterthor, bei Billeten von Berlin nach Altona nach Hamburg, Bahnhof Dammthor, Sternschanze oder Schulterblatt. Auch das Gepäck kann direkt nach diesen Bahnhöfen eingeschrieben werden.

Beförderung von Kindern.

Mit dem 1. Januar k. J. kommen für die Beförderung von Kindern die nachstehenden von sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen Deutschlands für ihren Lokal- und gegenseitigen Verkehr angenommenen Bestimmungen zur Anwendung:

1. Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn ein besonderer Platz nicht beansprucht wird.
2. Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber geniessen keine Tarifermässigung.
3. Ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren wird in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen zur Hälfte des dem Billet für Erwachsene aufgedruckten Fahrpreises, unter Aufrundung auf volle 10 ₰, befördert. Zu Kinderbilleten werden die Billete für Erwachsene verwendet, von welchen bei der Ausgabe ein kenntlich gemachter Theil abgetrennt und von dem Schalterbeamten zurückbehalten wird.
4. Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen auf ein Billet der betreffenden Wagenklasse für Erwachsene befördert.
5. Soweit Freigepäck gewährt wird, werden für 2 auf ein Billet für Erwachsene beförderte Kinder 25 kg, auf ein Kinderbillet 12 kg Freigepäck zugestanden.
6. Die vorstehenden Bestimmungen finden auf Retourbillete, Rundreisebillete und Billete in Form von Kouponbüchern Anwendung.

Die bisherigen abweichenden Vorschriften treten mit dem Eingangs bezeichneten Tage ausser Kraft.

Durch die abgeänderten Tarifbestimmungen ergeben sich zum Theil Ermässigungen, zum Theil geringe Erhöhungen in den Fahrpreisen. — Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen.

Werrabahn: Emission von Prioritäten, Bau der Linie Themar-Schleusingen.

Zu der in No. 88 d. Ztg. enthaltenen Notiz geht uns von kompetenter Seite eine Berichtigung dahingehend zu, dass bei der Emission von Prioritäten das Bankhaus Bloch & Co. nicht betheiligt ist und dass der einmalige Zuschuss zu der Linie Themar-Schleusingen 150 000 M. beträgt.

Unterelbesche Eisenbahn.

In der am 14. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurden die auf der Tagesordnung stehenden Anträge (vergl. No. 86 S. 1100 d. Ztg.), betreffend die Aenderung der Verhältnisse der verschiedenen Aktiengattungen, einstimmig angenommen.

Johannisburg-Lyck: Eröffnung.

Die Strecke Johannisburg-Lyck, der letzte Theil der Bahn Lyck-Allenstein-Königsberg i. Pr., ist am 16. d. M. eröffnet worden. In jeder Richtung verkehren täglich 2 Züge.

Verbindungsbahn in Neubrandenburg.

Am 20. v. M. ist die Verbindungsstrecke zwischen der Mecklenburgischen Südbahn und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben worden, und wurde mit diesem Tage der bisherige provisorische Bahnhof der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn geschlossen. Sämmtliche Züge der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn sowie alle für die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn bestimmten Sendungen werden von diesem Tage ab auf dem Bahnhofe der Mecklenburgischen Südbahn abgefertigt.

Crefelder Eisenbahn.

Die Einmündung der Crefelder Eisenbahn in den Bahnhof zu Viersen der verstaatlichten Bergisch-Märkischen Bahn wird im nächsten Jahre erfolgen. Die Crefelder Eisenbahngesellschaft hat eine Entschädigung von 50 000 ℳ zu zahlen.

Holsteinische Marschbahn.

Die Bahn baut bekanntlich eine Fortsetzung ihrer Linien bis zur Jütischen Grenze. Um den Uebergangspunkt an letzterer genau zu fixiren, traten am 6. d. M. nach dem „Act.“ in Ribe (Jütland) zusammen der Vorsitzende des Königlich Preussischen Eisenbahnkommissariats in Berlin, Geheimer Regierungsrath Bensen, begleitet vom Regierungsrath von Ditfurth, der technische Direktor der Holsteinischen Marschbahn, Baurath Lund, und der Chefingenieur aller Dänischen Staatsbahn-Neubauten, Justizrath Tegner, begleitet vom Ingenieur Ernst. Der Uebergangspunkt der neuen Eisenbahn Heide-Ribe an der Deutsch-Jütischen Grenze wurde vereinbart und an Ort und Stelle festgelegt.

Lübeck-Meyenburg.

Dieses Eisenbahnprojekt soll, wie die „Eisenb.-Ztg.“ vernimmt, soweit es sich um die Mecklenburgische Strecke handelt, noch dem gegenwärtigen Mecklenburgischen Landtag vorgelegt werden, um die bisher bei allen Bahnen bewilligte Landesbeihilfe von 15 000 ℳ pro Kilometer à fonds perdu nachzusuchen.

Unstrutbahn.

In den Tagen vom 10. bis 12. November fand nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg.“ die landespolizeiliche Abnahme der mittleren Strecke der Unstrutbahn von Burgscheidungen bis Rossleben statt. Die gepflogenen Verhandlungen lassen mit Sicherheit erwarten, dass die völlige Ausführung der Bahn nunmehr gesichert ist.

Arnstadt-Ichtershausen: Baustand.

Das Gothaische Staatsministerium macht bekannt, dass der Bau des im diesseitigen Herzogthum belegenen Theils der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn soweit fortgeschritten ist, dass dieselbe demnächst mit Arbeitszügen befahren werden wird.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

Die Generalversammlung hat beschlossen, anstatt der früher projektirten Bahn von Würselen nach Richterich eine solche von Würselen nach Kohlscheid mit Anschluss an die dortigen Kohlengruben und an die Staatsbahn herzustellen. Die hierzu erforderlichen Geldmittel sollen vorläufig aus den noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen, am 1. Januar 1886 zur Ausgabe gelangenden Stammaktien gedeckt und später auf andere, dem Aufsichtsrath geeignet erscheinende Weise beschafft werden.

Wismar-Carow.

Für die Ausführung dieser Bahn ist nunmehr das erforderliche Actienkapital von 1 520 000 ℳ gezeichnet worden, und hat die Konstituirung der Gesellschaft bereits stattgefunden. Die Generalversammlung genehmigte die Statuten und betraute die Mitglieder des bisherigen Komitees mit den nöthigen Schritten zur Erwirkung der Konzession, der Landesbeihilfe etc. Als Landesbeihilfe wird die Bewilligung eines Betrages von 20 000 ℳ für die ersten 25 km und von 10 000 ℳ für die übrigen Kilometer vorausgesetzt, während die Grossherzogliche Kammer das in Frage kommende Terrain des Hausgutes frei zur Verfügung stellen soll. Der Bau der Bahn soll sofort nach Ertheilung der Konzession beginnen und durch den Bauunternehmer Lenz binnen 2 Jahren fertiggestellt werden.

Sekundärbahn-Projekt Jädickendorf-Wriezen.

Eine nicht unwichtige Sekundärbahn, zur Verbindung der Schweidnitz-Freiburger mit der Berlin-Stettiner Bahn und zwar in der Linie Jädickendorf-Alt-Rüdnitz-Wriezen, durch welche der Oberbarnimer Kreis mit etwas über sechs Kilometer Länge betroffen wird, wird sich unter den dem nächsten Landtage zu unterbreitenden Bahnprojekten befinden. Die städtischen Behörden in Wriezen haben sich bereit erklärt, zur Erwerbung des im Kreise Oberbarnim belegenen Grund und Bodens einen Beitrag von 20 000 ℳ zu leisten. Es wurde bei den Berathungen hervorgehoben, dass die Bahn nur dann von grösserer Bedeutung für die Stadt Wriezen und den ganzen Oberbarnimer Kreis sei, wenn der Anschluss an die Ostbahn in der Richtung nach Berlin bewirkt werde. Zur Ausführung dieser Anlage hat die Stadt Wriezen dem Kreise weitere 20 000 ℳ zur Verfügung gestellt.

Sekundärbahn-Projekt Grunow-Beeskow.

Für die projektirte Eisenbahn Grunow-Beeskow hat der Kreistag die vom Staate geforderten 90 000 ℳ einstimmig bewilligt. Der thatsächlich vom Kreise zu gewährende Zuschuss ist erheblich geringer, insofern als die Stadt Beeskow zu jener Summe bereits 30 000 ℳ bewilligt hat, auch auf eine Beihilfe seitens der Provinz gerechnet werden kann. Nebenbei ist zu erwarten, dass die angrenzenden Landgemeinden Grund und Boden umsonst geben werden.

Zugverspätungen im September.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat September 1885 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 39 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahnkomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 568,88 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 14 565 Kurier- und Schnellzüge, 122 571 Personenzüge, 61 394 gemischte Züge und 110 224 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 4 430 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 23 426 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 775 526 931 Achskilometer bewegt, von denen 234 075 786 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 198 530 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 2 339 oder 1,18 pCt. (gegen 1,80 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,48 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 046 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 293 Verspätungen (= 0,65 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,76 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 188 490 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 810, oder 0,96 pCt., mithin 0,31 pCt. mehr. Infolge der Verspätungen wurden 785 Anschlüsse versäumt (gegen 1 034 in demselben Monat des Vorjahres und 871 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe: die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt (65 Anschlussversäumnisse auf 94 Verspätungen) mit 1,45, die Ostpreussische Südbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 1,50, die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld (68 Anschlussversäumnisse auf 111 Verspätungen) mit 1,63 pCt., während die Hessische Ludwigs-Eisenbahn (40 Anschlussversäumnisse auf 281 Verspätungen) mit 7,03, die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 9 Verspätungen) mit 9,00, die Württembergischen Staatseisenbahnen (7 Anschlussversäumnisse auf 133 Verspätungen) mit 19,00 pCt. die letzten Stellen einnehmen und auf 5 Eisenbahnen 12 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse, und auf 10 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Eisenbahnunfälle im September d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat September d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 3 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 132 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 139 Personen verunglückt, sowie 24 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 70 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 22 906 646 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 5 verletzt (hiervon entfallen die Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, drei Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg und je 1 Verletzung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin und auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 22 getödtet und 68 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 3 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der

nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 10 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 16 Personen getödtet und 2 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 28 534,65 km Betriebslänge und 744 453 919 geförderten Achskilometern) 117 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg (15), Hannover (14) und Breslau (13); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Bahnstrecken in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen Erfurt, Elberfeld und Bromberg die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 477,85 km Betriebslänge und 21 389 645 geförderten Achskilometern) 4 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn.

C. Auf den kleineren Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 545,94 km Betriebslänge und 9 683 367 geförderten Achskilometern) sind Verunglückungen von Personen nicht vorgekommen.

Verkehr mit Italien.

Der direkte Personen- Gepäck- und Güterverkehr nach Sicilien ist seit dem 8. d. Mts. wieder aufgenommen worden, während die Verkehrseinstellung nach Sardinien bis auf weiteres bestehen bleibt.

Pferdebahnen in Wien und Berlin.

Aus Anlass der kürzlich in Wien beschlossenen Enquête, welche Vorschläge gegen die Ueberfüllung der dortigen Tramwaywagen erstatten soll, wurden namentlich bezüglich der Verhältnisse der Berliner Pferdebahnen zahlreiche Daten erhoben. Wiener Blätter berichten hierüber das Folgende: „Die Bahnlänge in Wien beträgt 56,2 km, in Berlin 93,7 km, also fast das Doppelte. Das Betriebsmaterial für Wien bestand Ende 1884 aus 634 Wagen und 2 344 Pferden, in Berlin aus 546 Wagen und 2 681 Pferden. Das Anlagekapital beträgt in Wien für 56 km 7 667 170 fl. nebst einer schwebenden Schuld von 570 000 fl., in Berlin kommt das Aktienkapital einer Summe von 23 Millionen Mark gleich. Die Wiener Tramway zahlt an Kommunal- und Staatsabgaben 457 167 fl., die Berliner Pferdebahnen 725 088 ℳ. Die Wiener Tramway beförderte 1884 im ganzen 36 245 619 Personen, die Berliner 70 800 000 Personen. Die Betriebseinnahmen betrugen in Wien 3 394 439 fl., in Berlin 8 710 985 ℳ. Es entfällt pro Kilometer Bahnlänge an Steuern in Wien 8 163 fl., in Berlin 7 738 ℳ, also fast mehr als das Doppelte, an Waggons 11,3 in Wien gegen 5,83 in Berlin, an beförderten Personen in Wien 647 013, in Berlin 755 000. Die Zahl der pro Fahrkilometer beförderten Personen beträgt in Wien 3,44, in Berlin 5,26. Die vorstehenden, Berlin betreffenden Ziffern sind nach dem „B. Act." lediglich dem Geschäftsbericht der Grossen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft entnommen, es würde sich, wenn die betreffenden Ziffern des gesammten Berliner Pferdebahnbetriebes herangezogen würden, das Bild zu Gunsten Berlins noch bedeutend ändern.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu diesem Verzeichniss ist der IV. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion ausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6245 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins - Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6293 vom 11. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen, betreffend Eröffnung der neuen Verbindungsstrecke zwischen der Mecklenburgischen Südbahn und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn in Neubrandenburg (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 6313 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Lieferfristverlängerungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 6346 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 6347 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Erklärungen der Vereins-Verwaltungen über die von der Generalversammlung gefassten Beschlüsse (abgesandt am 16. d. Mts.).

Konvertirung von Prioritäten verstaatlichter Bahnen.

Die Inhaber der nachfolgenden Prioritäts-Obligationen, hinsichtlich welcher das auf Grund des Gesetzes vom 8. Mai d. J. (Gesetzsammlung Seite 117) durch Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 25. Mai d. J. erfolgte Angebot der Herabsetzung des Zinsfusses auf 4 pCt. als angenommen zu gelten hat, werden nunmehr aufgefordert, ihre Obligationen behufs Abstempelung in 4prozentige Obligationen einzureichen und zwar die Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft:

1. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Serie I 1. und 2. Emission,
2. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Serie II 1. und 2. Emission,
3. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Serie IV 1. und 2. Emission,
4. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Serie V 1. und 2. Emission,
5. der 4½ pCt Prioritäts-Obligationen Serie VII,
6. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Serie VIII,
7. der 5 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie IX,
8. der 4½ pCt. Düsseldorf - Elberfelder Eisenbahn - Prioritäts-Obligationen Serie II,
9. der 4½ pCt. Dortmund-Soester Eisenbahn - Prioritäts - Obligationen Serie II,
10. der 4½ pCt. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen Serie III,
11. der 4½ pCt. Ruhrort - Krefeld - Kreis Gladbacher Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen Serie I,
12. der 4½ pCt. Ruhrort - Krefeld - Kreis Gladbacher Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen Serie III,
13. der 4½ pCt. Nordbahn-Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft.

Die unterm 2. August 1858 und 26. November 1860 Allerhöchst privilegirten 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft (Serie I).

Die 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen
der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn (I. Emission),
„ Märkisch-Posener Eisenbahn und
„ Berlin-Görlitzer Eisenbahn, I. Emission und Lit. B.

Die 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen
a) der Oberschlesischen Eisenbahn Lit. G, H, Emission von 1874, Emission von 1880, und Neisse-Brieger Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn,
b) der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn Lit. D, E, F, G und K,
c) der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn vom Jahre 1877.

Die 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen
der Thüringischen Eisenbahn II., IV., V. und VI. Emission,
der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn I. und II. Emission und Litt. B und C,
der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn I. und II. Emission und Litt. B und C.

Die 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen
1. der Köln-Mindener Eisenbahn, I. und VII. Emission und
2. der Münster-Enscheder Eisenbahn,
sämmtlich vom 1. Dezember d. J.

Die Inhaber 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen
a) der Berlin-Hamburger Eisenbahn III. Emission.
b) der Altona-Kieler Eisenbahn II., III. und IV. Emission
vom 10. Dezember d. J. und

a) die 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1865,

b) die 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der früheren Magdeburg-Wittenberg'schen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1850,

c) die 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1873,

d) die 4½ pCt Prioritäts-Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft Litt. E. vom Jahre 1873,

e) die 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft Litt. F vom Jahre 1874
vom 19. Dezember d. J. ab.

Oldenburgische Eisenbahnen.

Aus dem Jahresbericht pro 1884.

Die Länge der Oldenburgischen Eisenbahnen betrug am Schlusse des Jahres 1884 350 km und das Anlagekapital 42 200 481 ℳ, d. i. pro Kilometer 118 000 ℳ. Das vom Oldenburgischen Staate verwandte Baukapital bezifferte sich auf 32 329 917 ℳ. An Betriebsmitteln waren 62 Lokomotiven, 32 Tender, 150 Personen-, 26 Gepäck-, 771 Güter- und 106 Erdtransportwagen vorhanden; in der Anzahl dieser Transportmittel ist dem Vorjahre gegenüber nur eine unwesentliche Aenderung eingetreten. Die Leistungen der Betriebsmittel haben sich aber gesteigert, es wurden 1 286 376 Zugkm (gegen 1 166 973 im Vorjahre) oder durchschnittlich täglich 3 524 (gegen 3 197) Zugkm und durchschnittlich täglich pro Kilometer 9,66 (gegen 8,76) Züge gefahren. Im Personenverkehr wurden im ganzen 2 214 563 Reisende (gegen 2 083 347) befördert, welche zusammen 53 272 178 km

(gegen 50 416 487 km) durchfahren haben; während die Anzahl der in I. Klasse beförderten Reisenden gegen das Vorjahr ziemlich konstant blieb, zeigt die in II. und III. Klasse beförderte Anzahl eine Zunahme, die die IV. Klasse benutzende Zahl der Reisenden dagegen eine Abnahme. Dementsprechend sind auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr der I. Klasse nur geringfügig, der II. Klasse bedeutender und am meisten aus der Beförderung in der III. Klasse gestiegen, während die Einnahmen aus der Beförderung in der IV. Klasse eine kleine Verringerung des Ergebnisses nachweisen. Zusammen wurden aus dem Personenverkehr 1 555 200 ℳ (gegen 1 501 509 ℳ) oder pro Kilometer 4 450 ℳ (gegen 4 313 ℳ) vereinnahmt, jede Person zahlte durchschnittlich pro Kilometer 2,9 ₰ (gegen 3 ₰). An Reisegepäck wurden 4 175 t (gegen 4 160 t) befördert und es betrug die Gepäckfracht hierfür 68 377 ℳ (gegen 69 299 ℳ) und pro Kilometer 196 ℳ (gegen 199 ℳ). Für Extrazüge und Beförderung von Salonwagen wurden 4 062 ℳ (gegen 8 018 ℳ), pro Kilometer 12 ℳ (gegen 13 ℳ) erhoben. Ferner wurden 194 Equipagen etc. (gegen 219) befördert und hierfür 3 750 ℳ (gegen 4 321 ℳ) oder pro Kilometer 11 ℳ (gegen 12 ℳ) vereinnahmt. Die Viehbeförderung zeigt einen Rückgang, denn es wurden in diesem Verkehre 154 682 Stück (gegen 166 553 Stück) befördert und aus diesem Verkehrszweige 195 156 ℳ (gegen 210 546 ℳ), d. i. pro Kilometer 558 ℳ (gegen 605 ℳ) Fracht erhoben. Die Güterbeförderung weist dagegen einen erheblichen Fortschritt von 62 588 t nach, es wurden 652 371 t (gegen 589 783 t) Güter aller Art befördert und hierfür inkl. der Nebengebühren 2 124 759 ℳ (gegen 1 922 474 ℳ) oder + 202 285 ℳ vereinnahmt; die kilometrische Einnahme aus diesem Dienstzweige stellte sich auf 6 079 ℳ (gegen 5 523 ℳ). Jede Tonne Gut erbrachte pro Kilometer 4,4 ₰ (gegen 4,5 ₰). Die Einnahme aus den Posttransporten ergab 6 037 ℳ (gegen 6 208 ℳ). An sonstigen Einnahmen wurden noch 197 616 ℳ (gegen 184 269 ℳ), d. i. pro Kilometer 565 ℳ (gegen 529 ℳ) erzielt.

Die Gesammteinnahme bezifferte sich auf 4 152 296 ℳ (gegen 3 907 448 ℳ) und pro Kilometer auf 11 864 ℳ (gegen 11 225 ℳ), es ergab sich somit gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 244 848 ℳ). Den erhöhten Anforderungen des Betriebes entsprechend mussten sich auch die Betriebskosten erhöhen. Dieselben betrugen zusammen 2 525 823 ℳ (gegen 2 468 090 ℳ) oder pro Kilometer 7 217 ℳ (gegen 7 090 ℳ) und im Verhältniss zur Einnahme 60,83 pCt. (gegen 63,2 pCt.). Der Betriebsüberschuss bezifferte sich auf 1 626 473 ℳ (gegen 1 439 358 ℳ) und pro Kilometer auf 4 667 ℳ (gegen 4 135 ℳ) = 3,85 pCt. (gegen 3,41 pCt.) des Anlagekapitals. Der an die Oldenburgische Landeskasse abgelieferte Ueberschuss betrug 1 426 473 ℳ (gegen 1 239 358 ℳ) und in Prozenten des rein Oldenburgischen Anlagekapitals 5,22 pCt. (gegen 4,54 pCt.).

Französische Korrespondenz.

Zwischen Frankreich und dem Grossherzogthum Luxemburg ist im Vorjahre ein Staatsvertrag über den Bau einer Verbindungslinie der Französischen und Luxemburgischen Eisenbahnen abgeschlossen worden. Nach diesem Vertrage hat die Grossherzogliche Regierung die Verpflichtung übernommen, innerhalb des Rahmens der zwischen ihr und der Prinz Heinrich-Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge die Herstellung einer Eisenbahn von Station Rodange (Station der Prinz Heinrichbahn) nach der Französischen Grenze sicherzustellen. Die Französische Regierung ist eine gleiche Verpflichtung hinsichtlich des Baues und Betriebes des auf Französischem Gebiete belegenen, an Station Mont-Saint-Martin (Französische Ostbahn) anschliessenden Theiles dieser Verbindungsbahn eingegangen. Der Anschluss soll auf beiden Endstationen in der Weise hergestellt werden, dass die Lokomotiven, Personen- und Güterwagen ohne Hinderniss von einer Bahn auf die andere übergehen können; die Spurweite wird im Minimum 1,44 und im Maximum 1,45 betragen und die Buffer der Lokomotiven und Wagen sollen so eingerichtet sein, dass sie in ihren Dimensionen mit denjenigen übereinstimmen, welche in den beiden vertragschliessenden Ländern üblich sind.

Die Bauarbeiten müssen so gefördert werden, dass die auf beiden Seiten der Grenze belegenen Theilstrecken der ganzen Bahn gleichzeitig fertiggestellt werden, der Betrieb muss indessen unter allen Umständen 8 Monate nach dem Datum des Gesetzes, welches die Französische Regierung hierzu ermächtigt, eröffnet werden. In betreff des Betriebsmaterials ist vereinbart worden, dass die von einem der kontrahirenden Theile zugelassenen Wagen etc. ohne weitere Formalität auch von dem andern Theile zuzulassen sind. Der Betrieb der ganzen aus den diesseits und jenseits der Grenze liegenden Theilstrecken bestehenden Linie wird ein und derselben Gesellschaft übertragen werden. Die letztere ist gehalten, in beiden Ländern je einen Spezialagenten zu ernennen, welche die Anordnungen, Mittheilungen und Requisitionen der Regierungen entgegenzunehmen haben. Für die zu erbauende Gesammtstrecke wird ein besonderes Bahnpolizei-Reglement nach gleichen Prinzipien festgesetzt und soll auch der Betrieb auf beiden Seiten der Grenze einheitlich gestaltet werden. Auch soll Sorge getragen werden, dass die Züge der Verbindungsstrecke thunlichst direkten Anschluss an die durchgehenden Züge der anschliessenden Eisenbahnen haben. Soweit die Hauptbestimmungen des Staatsvertrages vom 23. August 1884, welcher nach Genehmigung durch den Senat und die Kammer am 10. August 1885 publizirt worden ist. Die Bahnlinie ist nunmehr durch Dekret des Präsidenten der Republik vom 17. August 1885 als dem Gemeinwohl dienend erklärt, und gleichzeitig der Französischen Ostbahn die definitive Konzession für diese Strecke ertheilt worden. Die Eröffnung derselben wird also etwa im Mai 1886 zu erwarten sein. — Uebrigens herrscht auf dem Gebiete des Ausbaues der vorhandenen Linien lebhafte Thätigkeit in Frankreich. Das „Journal officiel“ enthält eine ganze Reihe von Bahnlinien, deren Bau als im öffentlichen Interesse liegend (déclaration d'utilité publique) erklärt worden und das Budget des Arbeitsministeriums weist pro 1886 allein 39,5 Millionen Franken im Extraordinarium auf zur Vornahme genereller Vorarbeiten und zur Ausführung von Eisenbahnbauten seitens des Staates. Es dürfte von Interesse sein, hier einige Zahlen aus diesem Budget aufzuführen. Es wurden bewilligt a) im Ordinarium 113 893 867 Frcs., b) im Extraordinarium 90 138 400 Frcs., c) durch Nachtragsetat für die Staatsbahnen 30 156 533 Frcs., insgesammt also 234 188 800 Frcs. Von dieser Summe entfallen auf Tit. 1: Gehalt des Ministers und des Personals der Centralverwaltung 1 033 400 Frcs., Tit. 15: Gehalt der Generalkommissare und der Inspektoren des kommerziellen Betriebes der Eisenbahnen 236 500 Frcs., Tit. 16: Gehalt der administrativen Aufsichtskommissare der Eisenbahnen 900 000 Frcs., Tit. 17: Allgemeine Kosten des Kontroll- und Aufsichtsdienstes der Privatbahnen 468 600 Frcs., Tit. 30: Annuitäten an die Privatbahnen (Konventionen, welche später als die durch Gesetz vom 20. November 1883 abgeschlossen worden sind): 15 896 063 Frcs., Tit. 31: Annuitäten an die Privatbahnen (neue, durch Gesetz vom 20. November 1883 genehmigte Konventionen) 6 000 000 Frcs., Tit. 54: Subventionen an Lokalbahn-Gesellschaften 1 000 Frcs., Tit. 55: Zinsgarantie an die Konzessionäre von Lokalbahnen 600 000 Frcs., Tit. 56: Annuitäten zur Zahlung der Zinsgarantien aus den Betriebsjahren 1871 und 1872 an die Privatbahnen 2,5 Millionen Franken, Tit. 57: Eventuelles Betriebsdefizit der verstaatlichten Bahnen etc. 40 000 Frcs., Tit. 58: Eventuelles Betriebsdefizit der unter administrativem Sequester stehenden Privatbahnen 1 000 Frcs., Tit. 59: Eventuelles Betriebsdefizit der nichtkonzessionirten, vom Staate erbauten Linien 1 000 Frcs. Im Extraordinarium sind endlich noch 60 000 Frcs. zur Verstaatlichung und 4,5 Millionen zum Umbau und zu Vollendungsbauten auf den Staatsbahnlinien bewilligt.

Aus Italien.

Statistik.

Nachdem in Mailand in einer Konferenz von Fachleuten die Grundzüge für eine einheitliche Statistik sämmtlicher Eisenbahnen Italiens vorberathen worden sind, sollte sich eine zum 25. Oktober nach Rom berufene und in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten tagende Kommission über die gemachten Vorschläge aussprechen.

Zu genannter Kommission wurden bestimmt: seitens der Regierung der Ingenieur Carloni und der Generaldirektor der Statistik im Handelsministerium Komm. Bodio, für das Mittelmeernetz Inspektor Lissoni, für das Adrianetz Cambi, für Sicilianische und Westsicilische Bahnen Advokat Scialoja, seitens der Venetianischen Bahnen Direktor Cannella und für das Bahnnetz auf Sardinien Herr G. Sica.

Arezzo-Fossato, Personalien.

Da die Eröffnung der neuen Linie Arezzo-Fossato für den Verkehr nahe bevorsteht, hat die Gesellschaft für Eisenbahnen des mittleren Apennin (die Konzessionärin dieser Linie) als Betriebsdirektor den Ingenieur L. Polese berufen. Derselbe war bisher Vorstand bei der Eisenbahn Santhià-Biella und an seine Stelle ist Ingenieur Enr. Radice ernannt worden, welcher bereits Betriebsdirektor bei den Ticinobahnen war.

(„Monit. d. str. ferr.“)

Amerikanische Korrespondenz.

Verhältniss der Bahntransporte zu denen auf den Seen.

Die vom Westen nach dem Osten führenden Eisenbahnen reissen nach und nach einen immer grösseren Theil der Transporte von Feldfrüchten an sich zum Nachtheil des Wasserweges. Dies ist besonders fühlbar im laufenden Jahre.

Schon im vergangenen Jahre hielt man das Geschäft für die auf den grossen Seen beschäftigten Fahrzeuge für ein sehr unvortheilhaftes, da die Frachtsätze niedrig und die Transporte schwach waren. Aber im Vergleich zur diesjährigen Saison war die vorjährige noch günstig. Für die mit dem 3. Oktober d. J.

endigenden neun Wochen und die korrespondirenden Wochen der 12 vorangegangenen Jahre beliefen sich die Transporte an Getreide, Mais etc. von den 8 nordwestlichen Märkten wie folgt (in Bushels):

Jahr	per Bahn	zu Wasser	Summa	Prozente der Bahn-Transporte
1873 . . .	5 821 300	29 414 700	37 236 000	15,6
1874 . . .	5 146 500	24 517 500	29 664 000	17,4
1875 . . .	11 037 000	21 403 200	32 440 200	34,0
1876 . . .	14 754 600	21 024 800	35 779 400	41,2
1877 . . .	9 211 400	34 614 900	43 826 300	21,0
1878 . . .	11 331 300	38 695 900	50 027 200	22,5
1879 . . .	14 386 500	36 434 800	50 821 300	28,3
1880 . . .	18 002 800	37 207 100	55 209 900	32,6
1881 . . .	21 518 100	25 244 000	46 762 100	46,0
1882 . . .	17 935 900	24 074 000	42 009 900	42,7
1883 . . .	20 899 900	36 364 200	57 264 100	36,5
1884 . . .	18 640 700	29 904 900	48 545 600	38,4
1885 . . .	23 353 612	22 591 620	45 945 232	50,8

Hiernach waren die diesjährigen Gesammtversendungen in jenen 2 Monaten nach der Ernte die niedrigsten seit 1877, ausgenommen 1882, und nur 5½ pCt. geringer als 1834, aber die Transporte zu Wasser waren geringer als in den Vorjahren seit 1876 und 24 pCt. unter denen des Jahres 1884. Die Bahntransporte dagegen waren die höchsten bisher erreichten, 10 pCt. höher als im Jahre 1881, in welchem auch ein Eisenbahnkrieg bestand und 5,25 Millionen Bushels mehr als 1880, obwohl die Gesammttransporte damals um 10,7 Millionen niedriger waren, als 1885. Obwohl in diesem Jahre die Frachten auf Seen und Kanälen auf dem niedrigsten bekannten Satze stehen, transportirten die Bahnen doch mehr als die Hälfte des Gesammtquantums, wogegen sie im Vorjahr nur ungefähr ³/₈ erhielten und in den früheren Jahren niemals über 46 pCt.

Der Kontrast ist besonders gross, wenn man das heutige Verhältniss vergleicht mit dem der Jahre 1873 und 1874, in welchen die Bahnen zuerst wagten, die Konkurrenz mit den Seen und Kanälen aufzunehmen bezüglich der Maissendungen nach den an Kanälen oder unweit deren Endpunkten gelegenen Orten. Im Jahre 1873 beliefen sich die Gesammtversendungen aus dem Nordwesten nur um 8,7 Millionen Bushels geringer als in diesem Jahre, aber die Bahntransporte waren um 17,5 Millionen geringer; seitdem ist eine Vermehrung der Bahntransporte um 301 pCt., dagegen eine Verminderung der Wassertransporte um 23 pCt. eingetreten.

Im laufenden Jahre ist der sehr bedeutende Zuwachs an Bahntransporten vornehmlich den ausserordentlich niedrigen Bahnfrachten zuzuschreiben, die in der gleichen Saison der Vorjahre niemals einen so niedrigen Stand erreichten. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Exportsendungen, bei welchen der Wasserweg mehr als bei den für den Amerikanischen Konsum bestimmten konkurrirt, in diesem Jahre viel geringer gewesen sind als im Vorjahre, und nur ca. 66 pCt. der letzteren betragen haben.

Schweineschlächterei.

Die Zahl der im Westen während der Sommerzeit vom 1. März bis Ende September cr. geschlachteten und verpackten Schweine belief sich auf 3 920 000 oder 16 pCt. mehr als im letzten Jahr — eine der Folgen der letztjährigen guten Maisernte. Der Zuwachs trifft vornehmlich auf Chicago und Kansas City; ersterer Platz hat 35 pCt., letzterer 32 pCt. Zunahme. Dagegen haben Indianopolis und St. Louis, beide hierbei von untergeordnetem Rang, ansehnliche Minderzahlen und Cincinnati hat noch viel mehr an Bedeutung verloren. Chicago allein hatte in diesem Jahre 52⅓ pCt. und Kansas City 17⅓ pCt. der Gesammtverpackung gegen 45¹/₄ resp. 15³/₄ pCt. im vergangenen Jahr.

Weizenexporte aus Californien.

Die Weizenbauer in Californien haben jetzt sehr günstige Gelegenheit zum Transport ihres Produkts nach Europa durch die aussergewöhnlich niedrigen Frachten. Am 1. Oktober betrugen diese etwa 22½ Cts. pro Bushel in kleineren eisernen Fahrzeugen und 21⅓ Cts. in grossen, bis Cork auf Ordre, und 15 Cts. in Amerikanischen Holzschiffen direkt bis Liverpool. Von Portland (Oregon) stellten sich die Frachten von 26⅓—29 Cts. pro Bushel (von etwa 27 kg Gewicht) bei einer Entfernung von etwa 13 000 Miles (ca. 21 000 km).

Fahrpreise für Exkursionen.

Die Mexicanische Centralbahn, die Atchison, Topeka und Santa Fe Bahn, die Missouri Pacificbahn etc. haben ein gemeinsames Cirkular erlassen, wonach die Exkursionspreise von Leavenoortb, Atchison oder Kansas City betragen: Bei Gesellschaften von 10 Personen = 165 D., von 15 = 160 D., von 20 = 155 D., von 25 = 150 D., von 30 = 140 D., von 35 = 130 D., von 40 = 120 D., von 45 = 110 D., von 50 oder mehr 100 D. Von St. Louis, Cairo, Hannibal, Memphis oder Neworleans erhöhen sich diese Preise um 10 D. Die Billete haben sechsmonatliche Gültigkeit.

Verkauf der Oregon und California Eisenbahn.

Diese Bahn ist angekauft von der Central Pacific Eisenbahngesellschaft, welche sich dadurch den Haupttheil des Eisenbahnnetzes des westlichen Oregon, einschliesslich des ganzen schon lange besiedelten Theils dieses Staates und des reichen Willamette-Thales sichert. Die verkaufte Bahn ist bisher ein sehr unvortheilhaftes Eigenthum gewesen. Die Central Pacificbahn zahlt dafür 10½ Millionen Dollar in 5 pCt. von ihr garantirten und durch die gekaufte Bahn gesicherten Obligationen und 8 Millionen Dollar Central Pacificaktien, zur Zeit des Kaufgeschäfts weniger als 3 Millionen werth. Dafür erhält sie 451 Miles Bahn, nämlich die Hauptlinie ab Portland 343 Miles südlich bis zu 28 Miles von der Grenze von Californien und 97 Miles, meistens parallel, im westlichen Willamette-Thal mit einer 11½ Miles langen Zweigstrecke. Die Oregon und California Eisenbahn erzielte im vergangenen Jahre nur 250 000 D. Nettoertrag, während für die von der Käuferin auszugebenden Obligationen 525 000 D. Zinsen zu zahlen sind.

Der gezahlte Preis, die Obligationen al pari und die Aktien zum laufenden Kourse gerechnet, ergibt 30 000 D. pro Mile (77 300 ℳ pro Kilometer); die jährlichen Zinsen betragen 1 164 D. pro Mile; diese Beträge reduziren sich aber auf 28 000 D. bezw. 1 100 D. pro Mile, wenn die Verkäuferin noch die oben gedachten 28 Miles bis zum Anschluss an das Californische Netz auszuführen hat.

Die Central Pacificeisenbahn hat noch 97 Miles zu bauen, um die Oregonlinie zu erreichen und damit eine Bahn auf der ganzen Strecke von Portland, Oregon, bis zu der südöstlichsten Ecke von Californien zu erhalten — also bis auf etwa 200 Miles längs des ganzen Pacific-Küstenlandes der Vereinigten Staaten. Es wird natürlich einen gewissen Zwischenverkehr zwischen Oregon und California und einen ansehnlichen Personenverkehr geben, aber ein bedeutender Güterverkehr ist noch auf längere Jahre nicht zu erwarten. Das Hauptprodukt von Oregon ist Weizen und wenn derselbe nicht von Portland direkt nach Europa verladen wird, so geht er per Dampfer nach S. Francisco zur Wiederverschiffung zu Frachten, welche für eine Bahnlinie nichts Verlockendes haben.

Das Land an den südlichen Theilen der Bahn ist aber sehr dünn bevölkert. („Railr. Gaz.“.) H.

Aus Spanien.

Madrid-Cacérès.

Unter dem 22. Oktober wurde ein Betriebs-Ueberlassungsvertrag bezüglich der Linien Madrid-Cacérès und zur Portugiesischen Grenze abgeschlossen, dessen mit der Königlichen Gesellschaft Portugiesischer Eisenbahnen vereinbarte Hauptbestimmungen hier folgen mögen.

Die Gesellschaft Madrid-Cacérès überweist an die genannte Königliche Gesellschaft ihre sämmtlichen Linien nebst Zubehör, das Betriebsmaterial und sonstige bewegliche Eigenthum, sowie alle Vorräthe, mit Ausschluss einer Summe von 253 273,92 Pes., welche den Betriebsüberschuss pro 1885 darstellt. Es wird ein Verzeichniss der gesammten übertragenen Gegenstände aufgestellt, für welche die Portugiesische Gesellschaft die Verantwortung übernimmt.

Mit dem Tage der Besitzergreifung wird letztgenannte Gesellschaft die alleinige Betriebsführerin, zieht die Einnahmen ein und berichtigt die Ausgaben einschliesslich der Steuern und Abgaben, sowie sie auch zu den von der Verwaltung der Gesellschaft Madrid-Cacérès ausgesprochenen Geldbewilligungen Beiträge bis zu 35 000 Pes. leistet. Auch besorgt sie während der Kontraktdauer zu den bezüglichen Verfallzeiten die Einlösung der vor und nach dem Tage der Kontraktvollziehung zur Emission gelangten Madrid-Cacérès-Obligationen. Ferner zahlt die Königliche Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen auf die Aktien der Cacérès-Gesellschaft einen abgabefreien Ertrag nach Massgabe folgender Grundsätze: bei weniger als 10 000 Pes. Roheinnahme pro Kilometer und Jahr 10 Pes. pro Aktie; bei 10—11 000 Pes. durchschnittlicher Roheinnahme 11 und bei 11—12 000 Pes. 12 Pes. pro Aktie. Uebersteigt die kilometrische Roheinnahme 12 000 Pes. im Jahre, so wird der Ueberschuss bis zu 15 000 Pes. zu gleichen Theilen zwischen den Vertragschliessenden getheilt und die

Gesellschaft Madrid-Cacérès verwendet denselben zur Erhöhung des Ertrages ihrer Aktien; bei mehr als 15 000 Pes. gelangt der fernere Ueberschuss derart zur Vertheilung, dass 65 pCt. der betriebsführenden Königlichen Gesellschaft Portugiesischer Bahnen und 35 pCt. der Gesellschaft Madrid-Cacérès zufallen. — Falls während der Vertragsdauer sich Ergänzungsbauten als nothwendig herausstellen sollten, werden dieselben zunächst durch diejenigen Fonds gedeckt, welche sich zur Zeit der Betriebsübernahme in den Kassen befinden; sollten dieselben nicht zureichen, so wird Madrid-Cacérès neue Obligationen verausgaben, für welche die Königliche Gesellschaft die Verzinsung übernimmt. — Die letztere darf der höheren Genehmigung alle Tarifvorschläge unterbreiten, welche im Interesse des Verkehrs der Linien ab Madrid nach Lissabon bezw. nach Porto via Valencia de Alcantara von ihr als nothwendig erkannt werden.

Dieses Uebereinkommen erreicht sein Ende mit der Konzession der Nord- und Ostlinien; jedoch kann jede der beiden vertragschliessenden Gesellschaften nach Jahresfrist von dem Vertrage zurücktreten, sobald in drei aufeinander folgenden Jahren der Betrag der Roheinnahme pro Kilometer und Jahr sich höher stellt als 18 000 Pes.; in diesem Falle gelangt der Vertrag vom 14. November 1880 wieder zur vollen Geltung.

Das Uebereinkommen tritt mit dem 1. Januar 1886 in Kraft; die Klausel bezüglich der Garantie der für die Madrid-Cacérès-Aktien bestimmten Dividende findet auf das Betriebsjahr 1885 Anwendung, da die erste Dividendenzahlung zum 1. Juli 1886 stattfindet. („Moniteur des intérêts mat.") St.

Serbische Eisenbahnen.

Das Ministerium für öffentliche Bauten hat über den Stand der Bahnbauten zu Ende September folgende Daten veröffentlicht: Auf der Strecke Nisch-Vranja, der Verbindungslinie mit Salonichi, sind die Erdarbeiten weit vorgeschritten. Alle vier Tunnels in der Gesammtlänge von 1 407 m sind fertiggestellt worden. Nur im Tunnel von Grdelic, wo die Widerlager verstärkt werden müssen, sind noch einige Arbeiten auszuführen. Auf der Linie Nisch-Pirot-Zaribrod sind vom Unterbau 45,080 m abgegraben resp. abgesprengt worden. Mit der Fundirung der Brücke über die Nisava bei Kilometer 13 ist begonnen worden. Die Tunnelausschachtung bei Kilometer 28 ist in Angriff genommen worden. Bis zum Eintritt der strengen Kälte hofft man einen erheblichen Theil der Linie Nisch-Pirot fertig zu stellen. Die „Pol. Corr." glaubt, dass die Serbischen Anschlusslinien trotz der politischen Störung rechtzeitig fertiggestellt werden. Ob sich das auch nach den neuesten Vorgängen noch bewahrheiten wird, bleibt abzuwarten.

Miszellen.

Ueber einen Eisenbahnunfall

im Tunnel von Fréjus in Frankreich werden der „Italie" folgende Einzelheiten gemeldet. Der aus Modane kommende Güterzug war ungefähr in der Mitte des Tunnels angelangt, als das Dienstpersonal Betäubungssymptome verspürte. Sei es nun, dass die übermässige Beladung des Zuges seiner Geschwindigkeit Eintrag machte und ihn verhinderte, den Rauch zu überholen, oder dass die hydropneumatischen Lüftungsmaschinen schlecht arbeiteten, so konnte sich doch beim siebenten Kilometer die rückwärts am Zug angespannte Lokomotive nicht mehr davon ablösen, um nach Modane zurückzukehren, da der Ingenieur und der Heizer bewusstlos geworden waren. Der Rest des Personals befand sich in keinem viel besseren Zustand. Dem Ingenieur Serra, welcher die Lokomotive an der Spitze des Zuges führte, gelang es noch sich bis zum ersten Kilometer auf den Beinen zu erhalten, aber dann wurde auch ihm sehr unwohl, und er musste halten und Hilfssignale geben. Zum Glück kam in diesem Augenblick auf einem anderen Gleise der Waarenzug No. 1006 an. Die Bediensteten desselben liessen ihren Zug im Tunnel stehen und führten den No. 1005 mit seiner traurigen Ladung von 14 Betäubten nach Bardonnêche. Dort schaffte man dieselben in das Hotel „Zum schwarzen Adler" und zum Theil in die Zollamtskaserne des Bahnhofes, wo ihnen alle mögliche Hilfe zu Theil wurde. Sie gelangten auch wieder nach einer Weile zum Bewusstsein und befinden sich jetzt ausser Gefahr.

Zwei bedeutende Ingenieurwerke in Amerika.

Im Oktober cr. sind zwei hervorragende, den Wasserverkehr begünstigende Arbeiten zur Vollendung gelangt: der Davis Island Deich unterhalb Pittsburgh und die Sprengung des Flood-Felsens zu Hell Gate im Newyorker Hafen. Ersterer ist ein Deich von eigenthümlicher Art insofern, als er bei niedrigem Wasserstande einen thatsächlichen Damm von 12′ Höhe bildet, welcher das Wasser auf eine gewisse Entfernung oberhalb in schiffbarer Höhe erhält und in Verbindung steht mit einer Schleuse von 600 × 100′, bei Hochwasser dagegen verschwindet und die Schifffahrt darüber hinweg unbehindert lässt. Er hat 900 000 D. gekostet und man verspricht sich von ihm grosse Vortheile für den Pittsburgher Kohlenverkehr, namentlich bezüglich der Beladung der Schiffe bei jedem Wasserstande.

Die Felsensprengung zu Hell Gate war weit mehr ein dramatischer Vorgang, wiewohl sie nur etwa 100 000 D. mehr gekostet haben soll. Eine Masse von 300 000 Ctr. von Rackarock und Dynamit hob und zerstückelte ein Felsendach von etwa 275 000 Kubik-Yards, welches eine netzförmige Höhle bedeckte, aus der durch Tunnelarbeit 80 000 Kubik-Yards herausgebracht waren. Diese Explosion, wiewohl eine der grössten je vorgekommenen, erschien doch den Näherstehenden beinahe wie geräuschlos. Das Auffliegen von neun Acres Wasser von 50—200′ gewährte dagegen einen wirklich grossartigen Anblick. Wie zu erwarten, wenn die Explosion bezüglich der Zerstückelung der Masse erfolgreich war, ist der Hauptstock des Felsens wenig, wenn überhaupt, vermindert, und zeigt sich, wie früher, an verschiedenen Punkten über dem Wasser. Von manchen Zeitungen ist daher die Befürchtung ausgesprochen, dass die Sprengung ihren Zweck nicht völlig erreicht habe. Das einzige unvortheilhafte Merkmal ist indessen, dass die blossgelegten Punkte nicht deutlicher über dem Wasser bemerkbar sind, als es der Fall ist. Die Felsstücke sind wahrscheinlich, wie beabsichtigt, sehr gross, dies beeinflusst aber gewöhnlich nicht sehr das Volumen der zerkleinerten Masse.

Die Thatsache, dass ein so neues Sprengmittel, wie Rackarock, — welches einfach aus Potasche-Colorat, vermischt mit Dinitrobenzole, besteht — als Hauptsprengmaterial benutzt wurde (das Dynamit betrug blos 1/9 des Ganzen und diente vorzugsweise zum Explodiren des Rackarock), hat grosses Erstaunen erregt und ist gewiss ein schlagender Beweis sowohl von seiner Kraft wie von seiner Zuverlässigkeit.

Ein wichtiger Grund seiner Verwendung war wahrscheinlich die grössere Sicherheit und Bequemlichkeit, insofern als es an Ort und Stelle unmittelbar vor Ladung der Minen gemischt werden konnte. („Railr. Gaz.")

Eisenbahnbau in China.

Die „Railroad Gazette" schreibt:

„Es wird gemeldet, dass ein wohlbekannter Eisenbahnmann anfangs Oktober von Newyork nach China abfuhr, versehen mit grossem Amerikanischen Kapital, welches zum Bau von Eisenbahnen in China verwendet werden soll, sofern sich befriedigende Bedingungen erreichen lassen. Dies ist der zweite wichtige Beweis dafür, dass das eigene Land ein zu kleines Feld geworden ist für Verwendung seines Kapitals; der erste ähnliche Vorgang war der Bau Mexikanischer Eisenbahnen durch Amerikanische Unternehmer.

Die Amerikaner können unzweifelhaft den Chinesen die ihnen nöthigen Bahnen besser verschaffen, als die Europäer und es ist wünschenswerth, dass wir eine Abzugsquelle finden für unser Kapital und unser Geschick. Nirgendwo in der Welt gibt es so viele im schnellen, tüchtigen und billigen Bau von Bahnen erfahrene Männer, da nirgends so viel Bahnen in so kurzer Zeit erbaut sind, als hier. Wir können von der in den 4 Jahren 1880—1883 entstandenen Armee von Ingenieuren, Unternehmern und Fabrikanten von Eisenbahnbedarf aller Art hinlänglich so viel Leute entbehren, als China zu den Bahnen, die es bezahlen kann, nöthig hat.

Das Land, welches das Kapital beschafft, pflegt auch für die Methoden des Baues bestimmend zu sein und die Materialien zu liefern, sofern es diese billig beschaffen kann. In China vielleicht mehr wie in jedem andern Lande, sind die langen und intimen kaufmännischen und regierungsseitigen Beziehungen wahrscheinlich von der grössten Wichtigkeit und in dieser Beziehung hat England den Vorrang. Die Amerikaner sollten aber ihr möglichstes thun, um einen Theil der dort vorzunehmenden Bauten zu erlangen. Wenn sie dies erreichen und klug und vorsichtig handeln, so können sie den Chinesen das, was ihnen nöthig ist, billiger verschaffen als irgend ein anderes Volk und dadurch den Chinesen wie sich selbst einen grossen Dienst leisten." H.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

In der auf S. 1095 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 31. Oktober 1885 No. 85 enthaltenen Kundmachung, betreffend Gewährung ermässigter Frachtsätze für Roh- und Pilézucker-Sendungen von Raudnitz etc. nach Gustavsburg trs., Mannheim trs. und Ludwigshafen a/Rh. trs. soll der Text in der ersten Spalte, siebente bis neunte Zeile von unten statt „Nachlass pro 100 kg in Mark" richtig „Nachlass pro 1000 kg in Mark" lauten.

Prag, am 12. November 1885. (2393)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember cr. wird die im Nachtrag VI zum Heft 2 des **Rheinischen Nachbar - Gütertarifs** vom 1. April 1883 enthaltene Tarif-Entfernung für Bochum E.-Buldern von 55 auf 59 km berichtigt.

Köln, den 13. November 1885. (2394)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

II. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Abfertigung der von Hohenzollerngrube O. S. E. stammenden Kohlenfrachten wird vom 1. Dezember cr. ab — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau — von Beuthen O/S. nach Redenblickweiche verlegt werden.

Berlin, den 16. November 1885. (2395)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

Am 1. Dezember d. J. tritt ein Nachtrag 1 zum Heft C 5 des **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Gütertarifs** vom 1. November 1883 in Kraft. Derselbe enthält eine Bestimmung über Abfertigung von Sendungen im Verkehr mit den Stationen Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach, Eil- und Stückgutsätze für den Verkehr mit Barmen (Unter-) und Weitmar, ermässigte Sätze für Station Lüdenscheid, neue Sätze für die Stationen Iserlohn (Ostbahnhof) und Westig, Tarifsätze für den direkten Verkehr mit Stationen der Eisern - Siegener Bahn, veränderte Sätze zwischen Dortmund einerseits und Ermelo-Veldwyk und Harderwyk andererseits, Aenderung und Ergänzungen der Ausnahmetarife A, E und J und verschiedene Berichtigungen.

Die erhöhten Sätze der Ausnahmetarife E und J, sowie die mit einem Stern bezeichneten Berichtigungen haben erst vom 15. Januar 1886 Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage das Tarifbüreau hier.

Elberfeld, den 9. November 1885. (2396 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischen Verbande treten die laut unserer Bekanntmachung vom 15. August d. J. am 30. September d. J. aufgehobenen Frachtsätze für die Stationen der Ungarischen Westbahn am 20. d. M. wieder in Kraft.

Dresden, den 10. November 1885. (2397)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vom 1. Januar 1886 ab wird bei Verwendung vierachsiger Wagen im Verkehre unserer Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen an Stelle der auf Seite 21 unter Abs. 3 unseres Lokal - Gütertarifs vorgesehenen Gebühr eine erhöhte Deckenmiethe berechnet. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau hierselbst.

Darmstadt, 5. November 1885. (2398)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit sofortiger Gültigkeit tritt widerruflich im Verkehr von Perleberg nach Hamburg B. ein ermässigter Ausnahmesatz für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup, zum Export bestimmt, in Höhe von 0,75 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Altona, den 13. November 1885. (2399)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Saarbrücken - Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. Januar k. J. erscheint ein neuer Saarbrücken - Pfälzischer Gütertarif, welcher den Verkehr zwischen Stationen des Betriebsamtes Saarbrücken inkl. Cons und Bingerbrück einerseits und den sämmtlichen Pfälzischen Stationen andererseits umfasst.

Durch diesen Tarif werden die Frachtsätze für die genannten Relationen im Gütertarif vom 1. Februar 1881 (Heft III) zum 1. Januar k. J. aufgehoben.

Der neue Tarif enthält gegen den alten theils geringe Erhöhungen, theils geringe Ermässigungen.

Unser Tarifbüreau gibt schon jetzt hierüber Auskunft.

Köln, den 14. November 1885. (2400)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit dem 16. November 1885 treten zu den Tarifen für die Staatsbahn-Verkehre **Bromberg-Altona, Bromberg-Hannover** und **Bromberg-Oldenburg** der erste Nachtrag, für den Staatsbahn - Verkehr Bromberg-Magdeburg nebst Anhang der zweite Nachtrag und für den Verkehr Braunschweig-Berlin, Bromberg, Breslau der vierzehnte Nachtrag in Kraft.

Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts und der besonderen Bestimmungen neue resp. anderweite Entfernungen und Sätze für die Stationen Baitkowen, Berent, Bialla, Drygallen, Fordon, Gr. Liniewo, Gutten, Kiöwen, Klinsch, Kowahlen, Lindenbusch, Marggrabowa, Mischke und Neuendorf i. Ostpr. des Direktionsbezirks Bromberg sowie für die Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn und Berichtigungen.

Für die Tarife Bromberg-Altona, Hannover bezw. Oldenburg enthalten die resp. Nachträge ferner Frachtsätze für Eier, Eigelb und Eiweiss nach den Elb- und Weserhäfen.

Im Nachtrage zum Tarif Bromberg-Magdeburg haben ausserdem neue Entfernungen und Sätze für die Stationen Gernrode a. Harz, Gr. Möhringen und Suderode des Direktionsbezirks Magdeburg sowie neue bezw. abgeänderte Ausnahmesätze für Flachs und Hanf, im Nachtrage XIV zum Tarif Braunschweig-Berlin, Bromberg, Breslau anderweite Entfernungen für Ringelheim der Braunschweigischen Bahn im Verkehr mit Stationen des Bezirks Berlin Aufnahme gefunden.

Die geringfügigen Erhöhungen, welche durch Berichtigung bestehender Tarifsätze herbeigeführt werden, treten mit dem 1. Januar 1886 in Kraft.

Exemplare der erwähnten Nachträge sind durch die Billet-Expeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 13. November 1885. (2401)
Königliche Eisenbahndirektion,

Mit dem 16. November d. J. treten im **Bromberg-Sächsischen Verbande** für Dresden Altstadt und Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen sind.

Bromberg, den 13. November 1885. (2402)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Dezember d. Js. tritt zum **Breslau-Sächsischen Verbandstarife** vom 1. August 1884 ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der Nachträge I und II neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen resp. Haltestellen Schrimm, Stroebel, Zobten, Rogau und Rosenthal des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und für die Stationen Hermsdorf-Rehefeld, Holzhau, Leipzig (Bayr. Bhf.), Moldau und Putzkau der Sächsischen Staatseisenbahn. Ferner sind in demselben Frachtsätze für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Troppau (M. Sch. C. B.) einer- und den Stationen Chemnitz, Dresden, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahn und Dresden-Friedrichstadt des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin andererseits enthalten.

Die für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz - Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahn durch diesen Nachtrag zur Einführung gelangenden Frachtsätze finden gleichzeitig auch für Sendungen nach und von den gleichnamigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt Anwendung.

Exemplare des Nachtrags sind, soweit der Vorrath reicht, von den Verbandstationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 10. November 1885. (2403)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Getreide bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür treten im **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandstarif** Heft 1 bzw. Heft 2 vom 20. November 1885 folgende Frachtsätze in Kraft:

	pro 100 kg
Landskron (Oe. U. St. E. G.)-Breslau	1,29 ℳ
„ -Berlin	2,36 „

Breslau, den 12. November 1885. (2404)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mecklenburgische Südbahn. Am 20. d. M. wird die Haltestelle Zarchlin für den Eil- und Stückverkehr eröffnet und treten mit genanntem Tage bezgl. Frachtsätze im Lokalverkehr in Kraft. Ferner wird der bisherige Frankaturzwang für bezeichnete Haltestelle aufgehoben.

Berlin, den 15. November 1885. (2405)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Januar 1886 wird das Heft 9 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs von 1. Oktober 1881 — Hessisch-Badischer Güterverkehr — sammt den hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben und durch ein neues ersetzt. Dasselbe enthält theilweise geringe Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze, welche durch Entfernungsänderungen im Bereiche des Bahngebiets der Hessischen Ludwigsbahn veranlasst wurden.

Bis zum Erscheinen des neuen Tarifhefts ertheilt das diesseitige Tarifbüreau sowie jenes der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 14. November 1885. (2406)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 5. Dezember l. J. werden in das Tarifheft I A vom 1. März l. J. direkte Tarifsätze des Ausnahmetarifs No. 5 und in das Tarifheft I B bis F vom 1. März l. J. solche der Ausnahmetarife No. 5 und 13 für den Verkehr mit den Stationen Dagmersellen, Nottwyl, Reiden, Rothenburg, Sempach und Wanwyl der Schweizerischen Centralbahn aufgenommen. Die Verbandstationen geben nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 15. November 1885. (2407)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Unter den im Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, Nachtrag V, Seite 15 No. 11 enthaltenen Bedingungen wird vom 20. d. M. ab auch im **Triest-Fiume-Norddeutschen Verbande** nach Triest und Fiume die Beförderung von Spiritus und Sprit in Bassinwagen bei Aufgabe oder Bezahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen zu den direkten Frachtsätzen des bezüglichen Ausnahmetarifs zugelassen.

Breslau, den 14. November 1885. (2408)
Königliche Eisenbahn-Direktion Berlin
und Breslau.

Vom 25. d. Mts. ab wird der Schnittsatz Sosnowice-Warschau-Praga des Ausnahmetarifs 7 für Roheisen im **Schlesisch-Polnischen Verbandtarif**, Schnitttafel A, von 47,14 auf 40,52 Kopeken ermässigt.

Breslau, den 14. November 1885. (2409)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 5. September d. Js. theilen wir mit, dass der direkte **Personen-, Gepäck- und Güterverkehr** nach Sicilien seit dem 8. d. Mts. wieder aufgenommen ist.

Die Verkehrseinstellung nach Sardinien bleibt bis auf weiteres bestehen.

Strassburg, den 10. November 1885. (2410)
Die geschäftsführende Verwaltung
der Gotthard-Abtheilung,
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Dezember ds. Js. tritt der Nachtrag I zu Heft 1 und der Nachtrag III zu Heft 3 des **Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs**, Theil II, mit abgeänderten und neuen Frachtsätzen in Kraft. Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 12. November 1885. (2411)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1886 tritt der III. Nachtrag zu Heft 3 des **Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** in Kraft, welcher geringe Erhöhungen der Frachtsätze zwischen Basel und einzelnen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn enthält. Die Tarifbüreaus der Reichsbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn ertheilen Auskunft.

Strassburg, den 12. November 1885. (2412)
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der in den **Transittarifen Mannheim-Basel** (Elsass-Lothringische Bahn) vom 10. September 1881 bezw. Ludwigshafen-Basel via Lauterburg vom 25. August 1885 enthaltene Frachtsatz für Hülsenfrüchte von 1,03 ℳ für 100 kg tritt mit dem 1. Januar 1886 ausser Gültigkeit.

Strassburg, den 11. November 1885. (2413)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Dezember cr. ab wird die Station Rokiciny der Warschau-Wiener Eisenbahn in den Anhang zum **Schlesisch-Polnischen Gütertarif** vom 1. Januar 1885 einbezogen. Der Satz vom Schnittpunkte (Sosnowice) Schnitttafel B beträgt a) für Stückkohle etc. 28,27, b) für Kleinkohle 25,97 Kopeken pro 100 kg.

Breslau, den 14. November 1885. (2414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1886 treten die im Nachtrag IV des **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarifs** Heft 2 (Getreide) Seite 15 für die Stationen der Budapest-Fünfkirchener Bahn enthaltenen Schnittfrachtsätze ausser Kraft und kommen von demselben Tage die für diese Stationen im Nachtrag II enthaltenen höheren Schnittfrachtsätze wieder zur Einführung.

Breslau, den 13. November 1885. (2415)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Einführung des 1. Nachtrages zum Tarif vom 1. Oktober 1885. Mit 1. Dezember 1885 tritt der Nachtrag I zum Tarif für den Oesterr.-Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband, gültig vom 1. Oktober 1885, in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält eine Druckfehlerberichtigung, sowie eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 5. November 1885. (2416)
Die Verbandverwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide etc. (Ausnahme-Tarif No. 9) Russischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Granica	1,45 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Granica	1,80 „

Wien, am 11. November 1885. (2417)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Oele, fette, in Fässern, exkl. Oele, mineralische, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wien u. Stadlau (Oe. U. St. E. G.), Wien u. Floridsdorf (K. F. N. B.), Wien (K. E. B.), Wien, Nussdorf u. Klosterneuburg-Weidling (K. F. J. B) u. Wien, Jedlesee, Korneuburg und Stockerau (Oe. N. W. B)	1,87 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Wien u. Stadlau (Oe. U. St. E. G.), Wien u. Floridsdorf (K. F. N. B.), Wien (K. E. B.), Wien, Nussdorf u. Klosterneuburg-Weidling (K. F. J. B.) u. Wien, Jedlesee, Korneuburg und Stockerau (Oe. N. W. B.)	2,35 ℳ.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive (10) zehn Pfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 11. November 1885. (2418)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Dezember l J. tritt ein neuer Tarif für den Sächsisch-Thüringischen Verband in Kraft und wird der gleichnamige Verbandtarif vom 15. Juni 1884 nebst den dazu erschienenen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses neuen Tarifes erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 11. November 1885. (2419)
Die Direktion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Januar 1886 kommen für den **Personenverkehr** zwischen Stationen der Direktionsbezirke **Erfurt** und **Magdeburg** anderweite Retourbillets zur Einführung, deren Gültigkeitsdauer theils verlängert, theils verkürzt wird, deren Preise theils ermässigt, theils erhöhet werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Erfurt, den 13. November 1885. (2420)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Königlichen
Eisenbahndirektion Magdeburg.

Crefelder Eisenbahn. Mit dem Tage der Betriebseröffnung des Verbindungsgleises zwischen den Bahnhöfen der linksrheinischen und Crefelder Eisenbahn in Moers, tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehr vom 1. Mai 1885 und der Nachtrag VII zum Lokal-Gütertarif, Theil II, vom 1. November 1881, in Kraft.

Ersterer enthält Tariftabellen für die Station Moers, letzterer Ergänzung des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehre.

Der Tag der Inbetriebsetzung des Verbindungsgleises wird besonders bekannt gegeben werden. Druckexemplare der Nachträge können von uns gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden.

Crefeld, den 14. November 1885. (2421)
Die Direktion.

Mit dem 1. Januar 1886 tritt der Nachtrag II zum Tarif für die direkte Beförderung von **Personen und Reisegepäck** von diesseitigen Stationen nach Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktions-Bezirks Berlin gültig vom 1. März 1885 in Kraft.

Der Nachtrag enthält Bestimmungen über die Beförderung von Kindern.

Es werden hierdurch neben Ermässigungen geringfügige Erhöhungen nur insoweit eintreten, als es sich um die Beförderung eines Erwachsenen mit einem Kinde im Alter von 4—10 Jahren in III. Klasse handelt.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Billet-Expeditionen. Auch sind durch letztere und durch unsere Verkehrs-Kontrolle in Stettin, Lindenstrasse 29 Druckexemplare des qu. Nachtrages käuflich zu beziehen.

Stettin, den 12. November 1885. (2422)
Direktion der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft, zugleich Namens der Königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin.

IV. Submissionen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft. Lieferung von Steinkohle und Koaks. Die Lieferung von circa

10 000 t Steinkohle für Lokomotivfeuerung,
500 „ Schmiedekohle und
170 „ Koaks

für das Jahr 1886 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für Kohle“ bei der Centralleitung in Wien (I. Elisabethstrasse No. 9), bei dem Comité dirigeant in Bukarest oder bei der Betriebsdirektion in Lemberg bis 5. Dezember d. J., 11 Uhr Vormittags, einzubringen und ist an der Kassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes zu erlegen.

In der Offerte ist der Brennwerth der Kohle anzugeben und die Quelle anzuführen, auf welche sich diese Angabe stützt.

Die Lieferungsbedingnisse können bei der Materialverwaltung in Wien, Bukarest, Lemberg und Jassy eingesehen oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 10. November 1885. (2423)
Der Verwaltungsrath.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 8 799 t Flussstahl-Schienen für Breitspurbahnen und 314 t dergleichen Schienen für Schmalspurbahnen soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 2. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse No. 36 hier. Die Angebote müssen mit der Aufschrift „Angebot auf Schienen“ versehen sein. Die Lieferungsbedingungen können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 2 ℳ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin. Hinsichtlich der Bewerbung um diese Lieferung sind die in No. 223 des Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsanzeigers und No. 661 der Schlesischen und Breslauer Zeitung bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen massgebend.

Breslau, den 12. November 1885. (2424)
Materialien-Büreau.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Der Bedarf der für das Jahr 1886 erforderlich werdenden:

„Brennmaterialien, Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Utensilien, Billetkartons, Schreibmaterialien etc.“

soll durch Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Materialien können bei dem Hauptmagazin-Verwalter dahier eingesehen und auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Bei den Materialverwaltern zu Frankfurt und Heidelberg liegen die Bedingungen und das Verzeichniss gleichfalls zur Einsicht bereit.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Submission auf Materiallieferungen für 1886“ bis längstens Montag, den 30. November 1885, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter dahier einzusenden.

Darmstadt, den 13. November 1885. (2425)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Die auf den Bahnhöfen unseres Bezirks angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, darunter zu Bauzwecken geeignete Eisenbahnschienen, sollen im Wege des öffentlichen schriftlichen Bietens zum Verkauf gestellt werden.

Kauflustige wollen ihre Gebote frankirt und versiegelt bis

Sonnabend, den 28. November d. J., Vorm. 11 Uhr,

an uns einreichen, zu welchem Termin die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Büreau, sowie im Büreau der Eisenbahn-Bauinspektion Hoyerswerda zur Einsicht aus; auch können dieselben von uns gegen Erstattung von 50 ₰ Schreibgebühren bezogen werden.

Dessau, den 12. November 1885. (2426)
Königlich Preuss. Eisenbahn-Betriebsamt.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- u. Glühlicht durch ein und dieselbe Maschine.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Lokomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1700 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3800 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 35000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Tinten.

Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. **Bornträger & Clüsener.**

Naundorfer Gartenbauschule
b. Annaburg (Berlin-Anh. Bahn).

Wir empfehlen alle Arten **Obst- und Alleebäume, Coniferen, Rosen, Ziergehölze, Forst- und Heckenpflanzen** in grossen Massen. Cataloge gratis und franco.

B. Boettcher & Bergfeld.

A. Warmuth

Kaiserlich Russischer Hofspediteur

BERLIN

übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Obstbäume.

Aepfel, hochstämmig	pro 100	
mit 2jährig. Kronen	ℳ	90
„ „ „ 1 „	„ „	72
Birnen, „ „ 2 „	„ „	100
„ „ „ 1 „	„ „	80
Linden, 12—16 cm Stammumf. auf 1 m	„	110
Kastanien, 12—16 cm „ „ 1 „	„	100
Ulmen, 10—12 cm „ „ 1 „	„	90

Ferner offerire:
Forst- und Heckenpflanzen in mehr als 400 Sorten, Zierbäume, Sträucher, Coniferen, Rosen etc. in mehr als 2000 Sorten zu ganz aussergewöhnlich billigen Preisen. Kataloge gratis.

Herm. A. Hesse, Baumschulen, Weener, Prov. Hannover.

Fabrik-Oefen,

Patent **Hohenzollern**, D. R.-P. 1136 u. 13296, und nach **bewährtem eigenem System**, in verschiedenen Grössen u. Constructionen, liefert in gediegenster Ausführung die

Mannheimer Eisengiesserei
Carl Elsaesser,
Mannheim.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 400 000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille.

Für gewerbliche Leistungen — Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen

wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut

Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von T. O. Weigel in Leipzig bei, betreffend „T. O. Weigel's Luxus-Spielkarten“.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 2. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 91. Zeitung des Vereins 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. November 1885.

Die Betriebsorganisation des Adrianetzes.

Der Verwaltungsrath der Italienischen Südbahngesellschaft, welche die Betriebsführung für das Adrianetz übernommen hat, genehmigte unter dem 8. Oktober die von der Generaldirektion unterbreiteten Vorschläge für Einrichtung der Behörden bezw. Dienststellen des Adrianetzes.

Nachstehende Gliederung des genannten Verwaltungskörpers ist mit dem 10. November cr., an welchem Tage sämmtliche Linien der bezüglichen früheren Eisenbahnverwaltungen der neuen Gesellschaft unterstellt wurden, in Wirksamkeit getreten.

Die Generaldirektion hat ihren Sitz in Florenz. Als Generaldirektor fungirt Comm. Borgnini. Denselben vertritt im Behinderungsfalle der stellvertretende Generaldirektor Bertina. Zur Generaldirektion gehört das Generalsekretariat und folgende Abtheilungen bezw. Büreaus:

Technische Hauptabtheilung; Abtheilung für Materialienverwaltung; Finanzabtheilung (für Verwaltung des Gesellschaftsvermögens, einschliesslich der Grunderwerbskasse, der Reservefonds u. s. w.); Abtheilung für Rechtssachen; Hauptrechnungsabtheilung (für das Rechnungswesen sämmtlicher Dienstzweige, Aufstellung der Abrechnungen sowie Abschlüsse u. s. w.); Effektenverwaltung (Verausgabung, Aufbewahrung und Einlösung der Gesellschaftseffekten); Büreau für Hilfsinstitute (Pensions- und Unterstützungskassen); Inventarienbüreau (Oberaufsicht über den Bestand an Geräthen, Werkzeugen und sonstigen beweglichen Gegenständen im Gebrauch der verschiedenen Dienstzweige); Archivbüreau und Depositalverwaltung (einschliesslich der hinterlegten Kautionen Dritter).

Der Generaldirektion sind unterstellt:

Eine Betriebsdirektion in Ancona; eine Betriebsdirektion in Bologna und eine Gesellschaftsvertretung in Rom; ferner die Verwaltung des rollenden Materials, die Magazinverwaltung, die Abtheilung für Tarif- und Kontrollbüreaus, die Hauptkasse und die Betriebskassen.

Bei der Betriebsdirektion in Ancona befindet sich die Abtheilung für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht, sowie die Bauabtheilung, beides für das ganze Adrianetz; zum Chef hat sie einen Baudirektor. Das Büreau für Bahnerhaltung wie das Baubüreau haben je einen Ingenieur als Vorsteher und einen Ingenieur als Vicevorsteher; das Centralbüreau der Direktion desgleichen.

Behufs Ausführung des äusseren Dienstes der Erhaltung und Bewachung der Bahn ist das ganze Netz in 20 Baukreise getheilt, nämlich: 1. Mailand, 2. Verona, 3. Venedig, 4. Udine, 5. Rovigo, 6. Cremona, 7. Parma, 8 Pistoja, 9. Florenz, 10. Foligno, 11. Rom, 12. Aquila, 13. Bologna, 14. Ancona, 15. Castellammare Adriatico; 16. Foggia, 17. Bari, 18. Brindisi, 19. Benevento und 20. Campobasso; jeder Baukreis hat einen Ingenieur als Vorsteher. — Bei der Betriebsdirektion in Bologna befinden sich, ebenfalls für die ganze Bahn, eine Abtheilung für Verkehrswesen und eine für den Fahrdienst; ihre Vorstände sind ein Verkehrs- und ein Betriebsdirektor. Ersterem sind unterstellt ein Verkehrsinspektor als Chef für das Verkehrs-, Personalien- und Abrechnungsbüreau, ein Verkehrsinspektor als Chef für das Expeditionsbüreau und die Wagenkontrolle und ein Telegrapheninspektor für das Telegraphenwesen; dem Chef des Fahrdienstes sind unterstellt ein Maschineninspektor für den Lokomotivendienst und kleinere Reparaturen des Rollmaterials, ein Chef der Wagenverwaltung und ein Betriebsinspektor für die Personalvertheilung und das bezügliche Abrechnungswesen. — Hierzu tritt noch ein elftes Büreau, das Sekretariat.

Für den äusseren Verkehrs- und Expeditionsdienst ist das Bahngebiet in 8 Bezirke getheilt, deren Vorstände ihren Sitz zu 1. Mailand, 2. Verona, 3. Venedig, 4. Florenz, 5. Rom, 6. Ancona, 7. Foggia und 8. Neapel haben. Für den Fahrdienst sind 12 Bezirke vorgesehen, und zwar haben deren Vorstände (Betriebsinspektoren) ihren bezüglichen Sitz in 1. Mailand, 2. Verona, 3. Venedig, 4. Bologna, 5. Florenz, 6. Rom, 7. Foligno, 8. Ancona, 9. Foggia und 10. Neapel.

Ferner ist der Betriebsdirektion Bologna eine Betriebskommission in Mailand (unter einem Verkehrsinspektor) untergeordnet, welche das Adrianetz bezüglich des Dienstes auf der gemeinsamen Linie Mailand-Chiasso und auf den Gemeinschaftsbahnhöfen zu Monza, Mailand, Roveredo und Pavia zu vertreten hat. Auch befindet sich in Bologna die Hauptinspektion für das Sanitätswesen des Adrianetzes, welche in

betreff gewisser Disziplinarverhältnisse des Sanitätspersonals der dortigen Betriebsdirektion unterstellt ist.

Die Gesellschaftsvertretung in Rom ist, gesetzlicher Bestimmung entsprechend, für die Beziehungen zwischen Gesellschaft und Landesregierung eingesetzt worden.

Die Abtheilung für das rollende Material besorgt die Entwürfe für Neubeschaffungen sowie für Verbesserungen im vorhandenen Fahrpark, beaufsichtigt die Anfertigung von Material bei in- und ausländischen Werkstätten, bezw. die Reparaturen in den verschiedenen Werkstätten des Bahnbereiches und führt das Inventar bezüglich der Lokomotiven und Fahrzeuge. Sie besteht aus dem Hauptbüreau für Betriebsmaterialien und dem Werkstättenbüreau, jedes mit einem Maschineninspektor als Vorstand, und hat ihren Sitz in Florenz; ihr unterstehen die verschiedenen Werkstätten, 8 an der Zahl. Letztere gruppiren sich in 3 Bezirke mit je einem Maschineninspektor als Vorsteher und dem Amtssitz bezw. in Verona, Florenz und Foggia. Zu den Bezirken gehören die Werkstätten: a) Verona, Bologna, Rimini und Ancona; b) Florenz und Lucca; c) Foggia und Neapel; die einzelnen Werkstätten haben Maschinenmeister zu Vorstehern. Die Bezirksvorstände ressortiren direkt von der Abtheilung, die Vorstände der einzelnen Werkstätten bezüglich der Materialienvorräthe und der Arbeitsleistungen von dem Vorsteher des Bezirks, im übrigen ebenfalls von der Centralabtheilung.

Die Abtheilung für Magazinverwaltung hat die Beschaffung, Aufbewahrung und Vertheilung des Materialbedarfes für das ganze Netz zu veranlassen, hat ihren Sitz in Ancona und es sind ihr sämmtliche Magazine und Niederlagen für feste bezw. Oberbaumaterialien und sonstige Gebrauchsgegenstände unterstellt, mit Ausnahme des Bedarfes für die Bauabtheilung (welche ihren Sitz gleichfalls in Ancona bei der Betriebsdirektion hat).

Die Abtheilung für Tarifwesen und Verkehrskontrolle hat ihren Sitz in Florenz, besorgt ausser sämmtlichen tarifarischen Angelegenheiten die Revision der Frachtberechnung wie der Abrechnungen, die Reklamationen, die Abschlüsse mit den Stations- und Güterkassen sowie die Statistik. Der Abtheilungschef hat einen Stellvertreter und ferner mehrere Verkehrsinspektoren und Kontrollvorsteher unter sich.*) St.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Vertretung der Eisenbahnen im Auslande.

Mit Beziehung auf das im letzten Berichte mitgetheilte Votum unseres Generalkonsuls in Mailand, betreffend die Errichtung von ausländischen Eisenbahninspektoraten, fällt vor allem auf, dass deren projektirter Wirkungskreis eigentlich einen wichtigen Theil der den Konsulaten obliegenden Agenden in sich begreifen würde. Die angeführten Aufgaben eines solchen Inspektorates: das Studium der Industrie und der Fabrikation, der Handels-Gesetzgebung und der Usancen des Heimaths- und des fremden Landes, die tarifarischen und Kreditverhältnisse beider Länder u. s. w. fallen doch den Konsulaten zu; der Eisenbahninspektor hätte genau dasselbe zu leisten und würde nur als Quasikonsul fungiren. Der Sachverständige in Eisenbahntarifen muss, wenn er auf der Höhe seiner Aufgabe stehen soll, mit den Zolltarifen und den wirthschaftlichen Verhältnissen der betreffenden Länder vertraut sein; umgekehrt würde auch ein Konsul seine Pflicht nicht voll auffassen, wenn er dem Tarifwesen nicht die gebührende Aufmerksamkeit schenken würde. In diesem Sinne wirken auch unsere hervorragendsten Konsuln, wie z. B. Hofrath v. Scherzer in seiner jüngsten Arbeit über die Mittel, wie der Verkehr Oesterreich-Ungarns mit Argentinien über Genua geleitet werden könnte. Ob die Kraft eines noch so tüchtigen und genialen Fachmannes ausreicht, durch tarifarische Vorkehrungen möglichst viele Artikel den heimischen Bahnen zu erhalten oder zu gewinnen, ist sehr zu bezweifeln. Darum haben die Bahnverwaltungen sich schon vor mehreren Jahren gegen das schon damals aufgetauchte Projekt eines staatlichen Bahninspektorates im Auslande ausgesprochen. Eine andere Frage wäre aber, ob nicht Einzelverwaltungen infolge ihrer besonderen Verhältnisse zu ausländischen Bahnen einen Vertreter unterhalten sollten. Einen solchen hat auch die Südbahn zur Vermittelung ihrer Interessen, insbesondere gegenüber der Betriebsgesellschaft des Adriatischen Netzes, jüngst in Florenz bestellt. Die Initiative hierzu ging von ihrem kommerziellen Direktor v. Packeny aus und wird es von den diesfälligen Wahrnehmungen abhängen, ob nicht andere grössere Bahnverwaltungen, insbesondere die Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen, diesem Beispiele folgen werden.

---

*) Es ist aus dem vorliegenden Bericht des „Monitore delle str. ferr.“ nicht ersichtlich, ob die vorstehend mitgetheilte Organisation eine nur vorläufige oder eine dauernde sein soll. Wir behalten uns hierüber weitere Mittheilungen vor.

Die Reform der Personentarife.

Die Landesausstellung in Ungarn wurde in den ersten Tagen dieses Monates geschlossen und hat sich nicht nur für die kulturellen Interessen, sondern auch für die Eisenbahnen Ungarns als erspriesslich erwiesen. — Das Einnahmeplus der Ungarischen Staatsbahnen von circa 1 000 000 fl. gegenüber dem Voranschlage ist den reduzirten Fahrpreisen anlässlich dieser Ausstellung beizumessen; die anderen in Budapest einmündenden Bahnen werden gleiche erfreuliche Resultate im Jahresberichte pro 1885 zu verzeichnen haben. Infolge dessen beschäftigen sich nun die Bahnverwaltungen der Monarchie mit der Frage, wie denn der Personentransport rentabler zu gestalten wäre, und da die absolute Voraussetzung hierfür selbstverständlich nur eine durchgreifende Fahrpreis-Ermässigung sein kann, so beschäftigt man sich vorläufig mit den hierfür in Anwendung zu bringenden Mitteln, welche wirklich eine Belebung des Personenverkehrs verheissen, ohne sich noch über das diesfällige System den Kopf zu zerbrechen. Von den vorgeschlagenen Mitteln sind zu erwähnen: die Auflassung der I. Klasse gegen Einführung nur je einer Klasse mit gepolsterten und mit hölzernen Sitzen, unter Zulassung von eigenen Wagen und Koupees gegen hohes Entgelt, ferner die Auflassung des Freigewichtes, weiter die der Damen- und der Nichtraucher-Koupees, andrerseits die Anwendung des Zonen- und Refaktiesystems auf die Personentarife, ebenso die Gewährung eines Rabattes bei der Abnahme einer grösseren Anzahl au porteur lautenden, daher nicht an die Person des ersten Abnehmers gebundenen Karten u. s. w. Wir werden das Für und Wider dieser Vorschläge successive besprechen und können schon jetzt nicht unerwähnt lassen, dass der durch sein Projekt des einheitlichen Fahrpreises von 25 — 30 kr. bekannte Redakteur Hertzka seine diesbezüglichen Studien in einer soeben erschienenen Broschüre zusammengefasst und darin dem Sektionschef Nördling angebliche Irrthümer und Widersprüche unterschoben hat, gegen welche dieser an einem der letzten Klubabende reklamirt hat.

Ministerwechsel in Oesterreich.

Der Wechsel im Unterrichtsministerium hat auch eine Fluth von Gerüchten über einen Wechsel im Ackerbau- und im Handelsministerium hervorgerufen. Noch vor dem offiziösen Dementi war man in den betreffenden Kreisen davon überzeugt, dass dieselben jeder Wahrheit entbehren, obzwar hochtönende Namen einflussreicher Aristokraten genannt wurden. Dagegen erhält sich das Gerücht der Zweitheilung des Handelsministeriums nach dem Muster Ungarns aufrecht, indem ein eigenes Ministerium für Volkswirthschaft, Handel und Gewerbe und ein anderes für Kommunikationen inkl. der Eisenbahnen, Post und Telegraphen kreirt würde. Wenn auch die Leitung beider Ressorts die Thatkraft eines noch so arbeitskräftigen Mannes fast aufzehrt, so dürfte diese Veränderung doch nicht so bald erfolgen, da sie schon vor vielen Jahren, wahrscheinlich auch aus Rücksicht auf unsere finanziellen Verhältnisse fallen, gelassen wurde.

Eisenbahn-Konzessionen und Tracirungen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt und zwar dem Domänenbesitzer Franz Grafen Hartig in Niemes im Verein mit Gustav Kolditz, Ernst Hallamassek, Reinhold Martin, D. G. Fischel Söhne, Josef Schneider, Emanuel Muzika und Viktor Noback für eine Lokalbahn von Niemes über Wartenberg, Oschitz und Böhmisch-Aicha nach Liebenau, ferner der Firma F. Schmitt in Böhmisch-Aicha für eine Lokalbahn von Böhmisch-Aicha nach Liebenau zum Anschlusse an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn, endlich dem diplomirten Civilingenieur Josef Tauber in Wien für eine Lokalbahn mit Zahnradsystem von Puchberg im Anschlusse an die von demselben projektirte Lokalbahn Wiener-Neustadt-Puchberg auf den Gipfel des Schneeberges, endlich wurde das Projekt der Lemberg-Czernowitzer Bahn für die Verlängerung der Linie Lemberg-Rawa-Ruska von letzterem Punkte bis Belzec genehmigt und hierüber bereits die Tracenrevision angeordnet.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat dem Ahmed Beg Cserics und Konsorten die Vorkonzession zum Bau einer von einem geeigneten Punkte der Sunja-Brooder Eisenbahn, event. von Ceropliane ausgehenden, bis Dubicza am linken Ufer der Unna, resp. bis zur Landesgrenze führenden Vizinalbahn auf ein Jahr, ferner dem Grafen Gabriel Bethlen zum Bau einer von Szasz-Regen über den Tölgyeser Engpass bis zur Ungarisch-Rumänischen Landesgrenze führenden Eisenbahn I. Klasse auf die Dauer eines Jahres, endlich dem Agramer Einwohner Milan Stonkroics und Konsorten die Vorkonzession zum Bau einer von Poljenicze über Lipik bis Pakrács führenden Eisenbahn II. Klasse auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Redigirung der Einnahmeausweise.

Die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat in den letzten Wochen ein so bedeutendes Minus an Einnahmen ausgewiesen, welches unmöglich aus ihrem doch ziemlich lebhaften Verkehre resultiren konnte. Die Aufklärung hierfür liegt in dem Umstande, dass die definitiv festgestellten Einnahmen des 1. Semesters 1885 sich niedriger stellten, als die provisorisch ausgewiesenen und dass der hierdurch entstandene Ausfall dermalen im Wochenausweis in Abzug gebracht wurde. Mit diesem Vorgang sind jedoch die interessirten Kreise nicht einverstanden, und es soll bei dieser Bahngesellschaft und auch bei andern Bahnen der durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gepflogene Vorgang eingeführt werden, welche für ihre eigenen und die in ihrem Betriebe stehenden Linien die provisorischen Einnahmen wöchentlich separat nach Personen- und Frachtenverkehr ausweist und dieselben monatlich mit jener (+ oder —) Differenz ergänzt, welche zwischen den provisorisch angenommenen und faktisch eingelaufenen Einnahmen der Vormonate besteht, wodurch ein bedeutend deutlicheres Bild der Einnahmen geboten wird.

Ungarns Eisenbahnbudget und die Bahneinnahmen.

Wie die Ungarische Regierung offiziös versichern liess, beschäftigt sich dieselbe ernstlich mit der Frage der Steigerung des Erträgnisses der Staatseisenbahnen, „die noch immer keine entsprechende Verzinsung abwerfen". Angesichts dessen gewinnt der Voranschlag an Interesse, den der Kommunikationsminister dem Ungarischen Abgeordnetenhause für das Jahr 1886 unterbreitet hat. Wir entnehmen demselben folgende Daten: Die gesammten Betriebseinnahmen der Ungarischen Staatsbahnen sind mit 36 Millionen präliminirt und für Betriebsausgaben sind 20 651 575 fl. eingestellt, so dass sich ein Ueberschuss von 15 348 425 fl. ergeben würde. Das Einnahme Präliminare ist um 2 320 000 fl. höher als pro 1885, welche Erhöhung mit der Zunahme der Linien und der natürlichen Steigerung des Verkehrs motivirt wird. Bei der Staats-Maschinenfabrik ist ein Betriebsüberschuss von 290 000 fl., bei den Diosgyörer Eisen-, Stahl- und Schienenwerken ein Ueberschuss von 360 000 fl. in Voranschlag gebracht. An Investitionen, Ausrüstungen etc. sind veranschlagt: bei den Ungarischen Staatsbahnen 907 025 fl., und zwar für Umgestaltung und Neuherstellung von Bauten 740 000 fl. und für Anschaffung von Stationseinrichtungen und Inventargegenständen 167 025 fl. Sub Titel Neubauten und Anschaffung von neuen Betriebsmitteln sind 7 526 700 fl. ins Budget eingestellt, und zwar für die Munkacs-Beskider Eisenbahn 2 500 000 fl., für die Umgestaltung der Dombovar-Zakanyer Linie 400 000 fl., für den Bau des Donauufer-Lastenbahnhofes in Budapest 25 000 fl., für die Erweiterung und Umgestaltung der Station Raab als erste Rate 200 000 fl., für einen Rangirbahnhof in der Station Bruck an der Leitha 100 000 fl., für die Erweiterung der Station Arad 68 000 fl., für den Bau der Hauptwerkstätte und des Heizhauses im Bereiche des Centralbahnhofes Budapest (vierte Rate) 200 000 fl., Auswechselung der Holzbrücken gegen Eisenkonstruktion (zweite Rate) 550 000 fl., für die fälligen Raten des Anschaffungspreises von 150 Lokomotiven, 5 600 Lastwagen und erste Rate für 100 Personenwagen 3 071 700 fl., für Investitionen in der Staats-Maschinenfabrik 285 000 fl., der Diosgyörer Eisen-, Stahl- und Schienenwerke 127 000 fl.

Behandlung der Subalternbeamten.

Hierüber hat der Präsident der Direktion für Staatsbahnen, Freiherr v. Czedik, vor kurzem einen Erlass publizirt, in welchem an alle Vorstände die dringende Mahnung gerichtet wird, im Verkehr mit ihren Subalternbeamten sich eines wohlwollenden Benehmens zu befleissigen.

Eisenbahn Herpelje-Triest.

Das Elaborat des Munizipiums, betreffend eine neue Hafenanlage in der Bucht von Muggia und die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der künftigen Station Herpelje und der Südbahnstation oder dem Petroleumhafen wurde vom Handelsminister ablehnend beschieden, da die Station der Eisenbahn Triest-Herpelje definitiv in St. Andräa in Aussicht genommen sei. Dagegen forderte das Handelsministerium die Ingenieure Buzzi und Righetti auf, ihr Konzessionsansuchen, betreffend eine Verbindungsbahn zwischen der Südbahn und der Station der Herpelje-Eisenbahn nebst den nöthigen Details vorzulegen.

Zur Tauernbahnfrage.

Hierüber wird der „N. Fr. Pr." geschrieben: In der letzten Zeit hat sich eine Reihe von Handelskammern mit der Tauernbahnfrage beschäftigt, nämlich die Handelskammern in Salzburg, Olmütz, Leoben, Prag und Klagenfurt, von denen drei Petitionen an den Reichsrath und an die Regierung in dieser Angelegenheit beschlossen haben. Die Salzburger Handelskammer hat an die Schwesterkammern in den bei dem Ausbau dieser neuen Alpenbahn in erster Linie interessirten Provinzen die Einladung ergehen lassen, sich der von ihr zu Gunsten der Ueberschienung der Tauernkette eingeleiteten Aktion anzuschliessen und dieselbe zu unterstützen. Zuerst hat sich die Kärnthnerische Handelskammer mit dieser Anregung befasst, und zwar wurde diese Einladung von der Klagenfurter Kammer mit der Begründung abgelehnt, dass dieselbe die endliche Herstellung einer selbständigen Verbindung der Rudolfbahn mit Triest als dringlicher ansehe, als die Verwirklichung eines der sieben Tauernbahnprojekte. Die nächste Handelskammer, welche sich mit dem Ansuchen der Salzburger Kammer zu befassen haben wird, ist jene in Leoben. Dieselbe wird auf die Petition verweisen, welche sie kürzlich an das Ministerium richtete und worin eine nicht von Oberkärnten, sondern von Obersteiermark, und zwar von einem südlich von Judenburg gelegenen Punkte ausgehende, durch das obere Murthal nach Salzburg (Lungau) führende Trace in Vorschlag gebracht wird. (Wie wir bereits mittheilten, lässt das Handelsministerium auf Grund des Cecconischen Elaborats über diese verschiedenen Varianten eingehende Studien vornehmen.)

Konflikt einer Eisenbahn mit der Ungarischen Regierung.

Zwischen dem Kommunikationsministerium und dem Verwaltungsrathe der Arad-Temesvarer Eisenbahn ist laut einem in den Wiener Blättern erschienenen Telegramme ein Konflikt ausgebrochen. Der Verwaltungsrath hatte aus finanziellen Gründen einen Zug vom 1. November an eingestellt, wogegen das Kommunikationsministerium durch einen besonderen Erlass die Fortführung dieses Zuges dekretirte, welcher Verfügung die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen, in deren Betrieb die Arad-Temesvarer Eisenbahn sich befindet, sofort nachgekommen ist. In der letzten Verwaltungsraths-Sitzung dieser Verkehrsanstalt wurde nun prinzipiell ausgesprochen, dass diese Verfügung der Regierung ungesetzmässig, nachdem dieselbe weder in der Konzession noch im Betriebsvertrage begründet sei, und es wurde ferner beschlossen, in einer besonderen Eingabe an die Regierung einerseits den Rechtsstandpunkt zu wahren, andererseits den ziffermässigen Nachweis zu führen, dass die Einstellung dieses Zuges aus Gründen der Rentabilität unbedingt geboten sei. Es scheint, dass diese Massregel auf die Absicht der Regierung zurückzuführen ist, diese Bahn zu verstaatlichen, deren sämmtliche Titres sich bekanntlich im Besitze der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft befinden. Ein positiver, auf den Kauf dieser Aktien oder die Verstaatlichung der Bahn abzielender Antrag wurde von der Regierung niemals gestellt und die der Regierung von diesen Blättern unterschobene Vermuthung, dass man diese Absicht durch das Provoziren von Konflikten ausführen will, muss als eine perfide Insinuation bezeichnet werden. Diesbezüglich schreibt der „Lloyd": „Der in Rede stehende Zug, anlässlich der Ausstellung auf Wunsch der Arader Handelskammer eingeführt, wurde so wenig benutzt, dass sich die durchschnittliche Frequenz auf fünf bis sechs Personen beschränkte. Diese geringe Inanspruchnahme während der eigentlichen Reisezeit lässt für den Winter die vollständige Ueberflüssigkeit des Zuges voraussetzen. Die Gesellschaft ist übrigens laut Konzessionsurkunde nur verpflichtet, täglich einen Personenzug verkehren zu lassen."

Zur Verstaatlichung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Die Verwaltung dieser Bahn ist bekanntlich schon früher von der Regierung aufgefordert worden, alle jene Erhebungen zu pflegen und Zusammenstellungen zu veranlassen, welche erforderlich sind, um eine Grundlage für die Modalitäten einer eventuellen Einlösung der Bahn durch den Staat zu gewinnen. Diese Arbeiten sind nunmehr fertiggestellt und auch bereits von der Direktion dem Handelsministerium vorgelegt worden, wo sie gegenwärtig den Gegenstand eingehender Prüfung bilden.

Konferenz Ungarischer Eisenbahndirektoren.

Die Frage der Errichtung eines Tarif-Auskunftsbüreaus hat in der zu Budapest abgehaltenen Direktorenkonferenz den Gegenstand der Berathung gebildet. Bekanntlich hat die Budapester Handels- und Gewerbekammer wiederholt die Errichtung eines solchen Büreaus urgirt, der Kommunikationsminister hat auch die Errichtung seitens der Ungarischen Staatsbahnen in Aussicht gestellt und haben die letzteren auch die übrigen Ungarischen und gemeinsamen Bahnen zum Beitritt, resp. zur Mitwirkung bei der Kreirung des Büreaus aufgefordert. Die Vertreter sämmtlicher Privatbahnen haben jedoch mit Hinweis darauf, dass sie in ihren Tarifbüreaus jedermann bereitwilligst alle gewünschten Auskünfte ertheilen, die Erklärung abgegeben, dass sie die Errichtung eines der Natur der Sache nach mit grossen Kosten verbundenen besonderen Auskunftsbüreaus für vollständig überflüssig erachten. Sollten die kaufmännischen Korporationen bei ihrem Wunsch beharren, so würden sie, die Privatbahnen, zur Erfüllung desselben nur gegen volle Vergütung aller hierdurch erwachsenden Auslagen die Hand bieten können. — In der Konferenz kam auch die Frage der Avisirung der angelangten Sendungen, Nachnahmen etc. durch die Post zur Diskussion. Diese

Form der Avisirung ist seit einiger Zeit in Oesterreich eingeführt, befriedigt jedoch das Publikum nicht, aus welchem Grunde sich die Konferenz gegen die Aenderung der bestehenden Einrichtung aussprach.

Börsenbericht und die Hausse der Lombarden.

Der zwischen Serbien und Bulgarien ausgebrochene Krieg gestaltet sich zwar gefahrdrohend für den Europäischen Frieden, doch hat die Börse eine ruhigere Auffassung in der Hoffnung bewahrt, dass der Krieg lokalisirt bleibe und die Einmischung der Grossmächte nicht erfolgen werde. In Bezug auf die Transportwerthe hat sich ein neuerlicher Meinungswechsel vollzogen; die internationalen Eisenbahnpapiere werden nun wieder günstig beurtheilt und haben Kourssteigerungen von grösserer oder geringerer Ausgiebigkeit erfahren. So notiren Nordbahn 2265, Carl-Ludwig 225,75, Oesterreichische Nordwestbahn 166,75, Elbethal 143,25 und Südbahn 133,50. Für diese letztere Kourssteigerung waren mehrere Umstände massgebend. Die Verhältnisse der Südbahn gestalten sich nämlich konstant günstig. Der letzte Ausweis der Südbahn zeigt ein bedeutendes Plus gegenüber derselben Woche des Vorjahres und es ist anzunehmen, dass auch die nächsten Ausweise der Südbahn keine ungünstigen Einnahmeziffern bringen werden. Der Verkehr auf der Südbahn, namentlich der Transport von Getreide und Holz, hat in der letzten Zeit bedeutend zugenommen, so dass sogar ein Mangel an Waggons sich fühlbar gemacht hat, und in dieser Richtung dürfte auch der Umstand von Einfluss sein, dass seitens der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen der Verkehr nach Fiume wegen Ueberfüllung der dortigen Lagerräume sistirt werden musste, wodurch vorübergehend ein Theil des Fiumaner Verkehrs nach Triest abgelenkt werden kann. Was die Uebernahme der Wasserregulirungs-Arbeiten in Südtirol durch die Südbahn betrifft, von welcher gleichfalls gesprochen wird, so schweben über diese Angelegenheit derzeit Verhandlungen zwischen der Regierung und der Südbahn.

Gotthardbahn.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1884.

Im Personen- und Gepäckverkehr ist durch den Ausbruch der Cholera in Italien und die hierdurch veranlassten strengen Quarantänemassregeln der Italienischen Regierung der Ertrag wesentlich hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, während der Gütertransport ein erfreulicheres Resultat geliefert hat. Der Güterverkehr ist von 278 677 t auf 295 187 t, somit um 16 510 t oder 5,92 pCt. gestiegen. Pro Tonnenkilometer ist die Einnahme von 7,25 Ctm. auf 7,42 Ctm. gestiegen. Die wesentlichste Vermehrung des Verkehrs zeigt sich bei den Lebens- und Genussmitteln und bei den Brennmaterialien. Die Vermehrung bei den erstgenannten Artikeln hat ihren Grund zum grössten Theile in der Errichtung eines Getreidelagerhauses in der Station Brunnen, dessen Verkehr sich von Monat zu Monat gehoben hat. In betreff des grössten beförderten Gewichtes stehen die Lebens- und Genussmittel mit 28,36 pCt. in erster Linie, worauf die Metallwaaren mit 21,36 pCt. und dann die Brennmaterialien mit 21,11 pCt. folgen. Im Verhältniss der Beförderung zwischen Eil-, Stück- und Wagenladungsgütern ist keine nennenswerthe Veränderung eingetreten; es waren betheiligt 5,26 pCt. (gegen 5,86 pCt.) Eilgut, 9,36 pCt. (gegen 9,27 pCt.) Stückgut und 85,38 pCt. (gegen 84,87 pCt.) Wagenladungsgut. Jede Tonne Gut hat im Jahre 1883 durchschnittlich 163,05 km und in 1884 durchschnittlich 156 km durchlaufen. Auf jeden Güterzugskilometer entfielen 155,57 t (gegen 130,41 t) und auf jeden Güterwagenachsenkilometer 2,02 t (gegen 2,09 t). In den Hauptverkehren stellte sich das Gewicht: für den Verkehr Schweiz-Italien auf 42 792 t (gegen 35 995 t), Italien-Schweiz auf 79 557 t (gegen 65 985 t), Deutschland und Belgien-Italien auf 212 989 t (gegen 203 917 t), Italien-Deutschland und Belgien auf 39 326 t (gegen 37 268 t). Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr von 451 269 Frcs. = 8,39 pCt. entsprach annähernd der Zunahme der Transportquantitäten. Pro Bahnkilometer betrugen die Einnahmen 21 913 Frcs. (gegen 20 216 Frcs.) und pro Tonne 11,58 Frcs. (gegen 11,82 Frcs.).

Im Personenverkehr cirkulirten in den Schnellzügen bis zum Ausbruche der Cholera in Italien direkte Wagen zwischen Zürich und Turin, Zürich und Mailand, Basel und Turin, Basel und Mailand, Paris und Mailand, Ostende und Mailand, Köln und Mailand, Frankfurt und Genua, Bellinzona und Turin und vice versa, sowie Schlafwagen zwischen Basel und Mailand. Vom Zeitpunkt des Ausbruchs der Cholera in Italien an kursirten diese direkten Wagen nur bis und ab Chiasso und Luino und erst am 21. Dezember 1884 konnten dieselben die Italienische Grenze wieder überschreiten. Neu eingeführt wurden besondere Lokalzüge, welche ohne Güterbeförderung die von den Schnellzügen überfahrenen Stationen bedienten und den Anschluss ab den letzteren an die ersteren auf den Uebergangsstationen vermittelten. Die Lokalzüge der Nordseite wurden von der Bevölkerung gut benutzt und haben zur Hebung des Lokalverkehrs beigetragen, während die Frequenz auf der Südseite viel zu wünschen übrig liess. Das Eisenbahndepartement gestattete, dass diese Lokalzüge nur von 2 Mann, einem Lokomotivführer, der zugleich den Heizer vertritt, und einem Zugsbeamten, der den Zugführer-, Gepäck- und Personendienst zu versehen hat, bedient wurden. Die betreffenden Zugsbeamten wurden soweit mit der Behandlung der Maschine vertraut gemacht, dass sie im Stande sind, bei eintretender Dienstunfähigkeit den Lokomotivführer zu vertreten. Derartige Lokalzüge bestehen gewöhnlich nur aus einer leichten Maschine, welche durch Anbringung einer Thür an der Rückwand des Führerstandes zur Interkommunikation eingerichtet ist und einem zweiachsigen Personenwagen, der einen Gepäckraum von 4,8 m Fläche, ein Koupee II. Klasse mit 8 und ein solches III. Klasse mit 36 Sitzplätzen besitzt. Das Gewicht eines solchen Zuges beträgt 10 t. Trotzdem diese Züge an allen Stationen halten, ist die Beförderung doch eine rasche und die ganze Einrichtung eine ökonomische.

Im Personentransporte ist die Zahl der Reisenden von 207 055 auf 165 694 zurückgegangen, die Differenz betrug 41 361 Personen = 19,98 pCt. Die Monate Juli, August und September ergaben einen Ausfall von 891 032 Frcs., aber auch der Verkehr der Herbstmonate in der Richtung von Norden nach Süden hat noch eine erhebliche Einbusse erlitten. Das Jahr 1884 gestaltete sich somit für den Personenverkehr zu einem Ausnahmejahr, aus dessen Resultaten Schlüsse für die Zukunft nicht wohl gezogen werden können. Auf jeden Personenzugskilometer kommen 42,87 (gegen 51,18) Reisende, das Ergebniss pro Personenkilometer betrug 7,56 Ctm. (gegen 8,05 Ctm.). Der Ausfall im Gepäckverkehr gegenüber dem Vorjahre ist auf die gleichen Ursachen wie die Mindereinnahme aus dem Personenverkehr abzuleiten.

Die Gesammteinnahme von 10 541 258 Frcs. (gegen 11 586 797 Frcs.) zeigt gegen das Vorjahr ein Minus von 1 045 539 Frcs. und zwar wurden vereinnahmt aus dem Personenverkehr 3 331 951 Frcs. = 31,61 pCt. der Gesammtsumme (gegen 4 434 771 Frcs. = 38,28 pCt.) oder — 1 102 820 Frcs., aus dem Gepäckverkehr 349 879 Frcs. = 3,32 pCt. (gegen 418 491 Frcs. = 3,61 pCt.) oder — 68 611 Frcs. aus dem Viehverkehr 171 678 Frcs. = 1,63 pCt. (gegen 219 473 Frcs., = 1,89 pCt.) oder — 47 795 Frcs. und aus dem Gütertransport 5 828 811 Frcs. = 55,29 pCt. (gegen 5 377 542 Frcs. = 4641 pCt.) oder + 451 269 Frcs., aus verschiedenen Quellen wurden noch vereinnahmt 858 938 Frcs. = 8,15 pCt. (gegen 1 136 521 Frcs. = 9,81 pCt. oder — 277 583 Frcs.

Die Gesammt-Betriebsausgabe von 4 854 945 Frcs. (gegen 5 219 341 Frcs.) zeigt eine Verminderung von 364 396 Frcs., es entfielen auf die allgemeine Verwaltung 371 754 Frcs. = 7,66 pCt. (gegen 392 074 Frcs. = 7,52 pCt.), auf Aufsicht und Unterhaltung der Bahn 964 114 Frcs. = 19,86 pCt. (gegen 1 078 208 Frcs. = 20,66 pCt.), auf den Stations-, Erpeditions- und Zugsdienst 1 050 821 Frcs. = 21,64 pCt. (gegen 1 124 245 Frcs. = 21,52 pCt.), auf den Fahrdienst 1 635 256 Frcs. = 33,69 pCt. (gegen 1 894 373 Frcs. = 36,30 pCt.) und auf verschiedene Ausgaben 833 000 Frcs. = 17,15 pCt. (gegen 730 442 Frcs. = 14 pCt.). Die Ausgabe betrug pro Bahnkilometer 18 252 Frcs. (gegen 19 622 Frcs.), pro Zugkilometer 3,15 Frcs. (gegen 3,13 Frcs.), pro Nutzkilometer 2,71 Frcs. (gegen 2,67 Frcs.) und pro Wagenachskilometer 0,099 Frcs. (gegen 0,108 Frcs.), in Prozenten der Betriebseinnahmen 46,06 pCt. (gegen 45,04 pCt.), in Prozenten der Transporteinnahmen 50,14 pCt. (gegen 49,94 pCt.). Die Minderausgabe vertheilt sich auf sämmtliche Ausgabetitel mit Ausnahme der verschiedenen Ausgaben, welche eine Vermehrung nachweisen.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben bezifferte sich auf 5 686 313 Frcs., zu welcher Summe noch als Vortrag aus dem Vorjahre 103 820 Frcs. und als Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds 63 548 Frcs. hinzuzurechnen sind, so dass sich der Gesammtüberschuss auf 5 853 681 Frcs. stellt. Von demselben waren 3 862 201 Frcs. zur Verzinsung des Obligationenkapitals, 627 737 Frcs. als Einlage in den Erneuerungsfonds, 100 000 Frcs. als Einlage in den Reservefonds, 120 000 Frcs. zur Kapitalamortisation, 26 924 Frcs. zu Abschreibungen und 161 980 Frcs. zur Erhöhung des Baufonds aus $^1/_3$ des Zinsertrags der verfügbaren Kapitalien zu verwenden und es verblieben schliesslich noch 850 000 Frcs. zur Vertheilung von $2^1/_2$ pCt. Dividende (von 34 000 000 Frcs.) und 104 839 Frcs. Saldovortrag auf das nächste Jahr.

Der Handel von Norwegen und Schweden.

Der Handel Norwegens betrug im Jahre 1871 19 177 869 Centner im Werthe von 181 388 400 Kronen, von denen auf die Einfuhr 6 209 964 Centner (102 006 400 Kronen), auf die Ausfuhr etwas mehr als das Doppelte 12 967 905 Centner (79 382 000 Kronen) entfielen. Seitdem hat der Handel, abgesehen von nicht bedeutenden Rückgängen in den Jahren 1875, 1878 und 1879, an Ausdehnung stetig zugenommen und ergab im Jahre 1884 einen Umsatz von 34 183 236 t im Werthe von 268 378 600 Kronen, von welcher Summe 158 795 600 Kronen auf die 13 271 133 Centner betragende Einfuhr und 109 583 000 Kronen auf die 20 912 103 Centner betragende Ausfuhr entfielen.

Den Hauptantheil an Norwegens Handel hat allerdings Grossbritannien und Irland, nicht viel weniger jedoch Deutschland.

In den Jahren 1876 bis einschliesslich 1879 kamen jährlich 23,1 pCt. auf Deutschland, 1880: 20,3, 1881: 21,6, 1882 der höchste Prozentsatz von 23,4, 1883 jedoch wieder 22,9 und 1884: 22,5 pCt.

Auf England entfielen 1884: 29,3, auf Schweden 11,2, auf Russland 7,4, auf Dänemark 7,1, auf Frankreich 5,6, auf Spanien 4,4, auf Holland 4, auf Belgien 2,4, auf Italien und Oesterreich 1,3 und auf aussereuropäische Länder 3,6 pCt.

An der Einfuhr hatte Deutschland allerdings, abgesehen vom Jahre 1880, in dem es von England überholt wurde, den Hauptantheil, wenn dasselbe auch nicht weit hinter Deutschland zurückblieb, von der Ausfuhr indessen erhält England mehr als das Doppelte wie wir, auch kommt uns Schweden hierin schon nahe.

Den Werth der in den letzten Jahren von Deutschland eingeführten bezw. von Norwegen nach Deutschland ausgeführten Waaren ergibt die nachstehende Tabelle:

Jahr	Einfuhr Kronen	Ausfuhr Kronen
1876 bis einschl. 1879 durchschnittlich	43 061 200	16 839 000
1880	38 695 100	14 005 900
1881	45 225 100	16 460 300
1882	50 238 500	16 037 400
1883	46 800 300	16 779 000
1884	45 781 800	15 272 000

Die drei Hauptgewerbszweige Schwedens sind die Waldkultur, die Ausbeutung der Bergwerke und der Ackerbau.

Die Waldkultur ist unstreitig am wichtigsten von diesen; ihre Ausbeute beläuft sich jährlich auf mehr als 31 Millionen Kubikmeter Holz und obwohl davon etwa 25 Millionen im Lande selbst verbraucht werden, so ergab die Ausfuhr desselben im Jahre 1882: 117 936 243 Kronen, d. h. die Hälfte der Gesammtausfuhr, deren Ertrag in diesem Jahre 253 887 462 Kronen betrug.

Der Bergbau, der im Jahre 1870 1 157 490 t Metalle zu Tage förderte, ergab im Jahre 1882 eine Ausbeute von 1 706 703 t. Mit dieser Steigerung der Gewinnung scheint der Rückgang der Einfuhr von Eisenwaaren, die im Jahre 1876 noch 67 894 t betrug, auf 50 773 t im Jahre 1882 zusammenzuhängen; der Werth der Einfuhr von Werkzeugen, Maschinen und beweglichem Eisenbahnmaterial, der 1876 noch 11 962 743 Kronen betrug, ging sogar bis 1882 auf 172 000 Kronen zurück. Im Jahre 1876 machten Eisenbahnschienen fast die Hälfte der Einfuhr — 32 680 t — aus, 1882 wurden nur noch 15 826 t eingeführt.

Die Ausfuhr dagegen ist vom Jahre 1876 von 190 629 t auf 263 529 t im Jahre 1882 gestiegen; von Werkzeugen, Maschinen und beweglichem Eisenbahnmaterial, wovon 1876 für 997 472 Kronen ausgeführt wurden, fand 1882 keine Ausfuhr mehr statt.

Der Hauptmarkt für Schwedisches Eisen ist England; dasselbe liefert indessen wiederum die sämmtlichen Schienen und grösstentheils auch die Maschinen und das bewegliche Material für die Eisenbahnen, sowie die Ackerbaugeräthschaften; ausserdem nehmen noch Russland, Finnland, Norwegen, Dänemark, Belgien, Frankreich, die Niederlande, Portugal und Nordamerika an dem Handel mit Eisen, Stahl und Eisenwaaren theil.

Der Ackerbau und die gewerbliche Thätigkeit Schwedens kommen für den Handel wenig in Betracht.

Die in Bälde zu erwartende Eröffnung der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn und die dadurch herbeigeführte Verkürzung der Verbindung Berlins und des östlichen Mitteldeutschlands mit den nordischen Reichen lassen auch für Deutschland die Vertretung auf dem Schwedischen Markte erhoffen und dürften andererseits wohl geeignet sein, einem weitern Rückgange der Deutschen Betheiligung an dem Norwegischen Handel vorzubeugen.

Litteratur.

Engelmann's Kalender für Eisenbahn-Verwaltungsbeamte, Jahrgang 1886, im Verlage von Julius Engelmann in Berlin erschienen. Subskriptionspreis 1,50 *M.*

Von dem Inhalte des mit einem täglichen Notizbuch versehenen Kalenders erwähnen wir als besonders bemerkenswerth einer Lohntabelle, eines graphischen Fahrplannetzes zur Eintragung der Züge, eines Telegramm- und Briefporto-Gebührentarifs und einer Münztabelle nach Deutscher Reichswährung. Noch werthvoller erscheinen uns die Auszüge aus der Verfassung des Deutschen Reichs, aus dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch und aus dem Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, sowie die wichtigsten der das Eisenbahnwesen betreffenden sonstigen Gesetze, Reglements und Bestimmungen. Ein zweiter Theil enthält die Adressen der Eisenbahnbehörden, Direktionen und deren Mitglieder, Abtheilungsdirigenten, Vorsteher der einzelnen Büreauabtheilungen, Werkstätten, Bauabtheilungen u. s. w. von Deutschland, nebst Eisenbahnübersichtskarte. Wenn wir somit nicht umhin können anzuerkennen, dass die Bearbeitung namentlich des ersten Theils mit grosser Sachkenntniss und Sorgfalt stattgefunden hat, so scheint uns der Kalender für diejenigen Beamten von Werth zu sein, denen die dienstlichen Reglements und Instruktionen weniger leicht zugänglich sind. Als Nachschlagebuch behufs augenblicklicher Information wird er, da in demselben der Hauptinhalt der verschiedenen Bestimmungen beisammen ist, auch andern Beamten empfohlen werden können.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Station Schwadowitz wird — nach einer Mittheilung des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn — vom 1. Dezember d. J. ab den Namen „Schwadowitz-Eipel" führen.

Berlin, den 19. November 1885. (2427)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

II. Güterverkehr.

Die bestehenden **Ausnahmefrachtsätze** für die **Beförderung von Blei und Zink** etc. von Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, den vorgelegenen Stationen, sowie den Stationen der Berliner Nordbahn behalten noch bis zum Ablauf des Jahres 1886 Gültigkeit.

Breslau, den 16. November 1885. (2428)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Lokalverkehr, sowie im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der **Lübeck-Büchener** und **Lübeck-Hamburger,** der **Berlin-Stettiner, Berlin-Hamburger,** der **Parchim-Ludwigsluster** und der **Mecklenburgischen Südbahn,** der **Wismar-Rostocker,** der **Gnoien-Teterower** und der **Güstrow-Plauer** Bahn andererseits und ferner im Verkehr zwischen Stationen der Lübeck-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Güstrow-Plauer und der Berlin-Stettiner Bahn andererseits und ferner noch im Verkehr zwischen Stationen der Güstrow-Plauer Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Südbahn andererseits treten am 1. Januar 1886 für die Beförderung von Kindern unter 10 Jahren die folgenden anderweiten Bestimmungen in Kraft.

Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht beansprucht wird. Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber geniessen keine Fahrpreisermässigung. Ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren wird in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert.

Die Fahrpreise für Kinderbillets werden auf volle Zehnpfennig aufgerundet.

Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen auf ein einfaches Billet der betreffenden Wagenklasse befördert.

Vorstehende Bestimmungen finden auch auf Retourbillets Anwendung.

Auf jedes Tour- und Retourbillet I., II. und III. Wagenklasse zum halben Fahrpreise (für Kinder) werden 12 kg Freigepäck zugestanden.

Schwerin, den 17. November 1885. (2429)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Januar 1886 treten die im **Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutschen Verbandtarif** vom 1. Mai d. Js. enthaltenen Sätze für Tarnopol transito für Sendungen von bezw. nach Russland ausser Kraft und findet von diesem Termin ab die direkte Abfertigung solcher Sendungen auf Grund der im Galizisch-Norddeutschen Verbandtarif vom 1. November d. J. enthaltenen höheren Tarifsätze für Tarnopol loco statt.

Breslau, den 16. November 1885. (2430)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Die Gültigkeitsdauer des für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1885 herausgegebenen Ausnahmetarifs für die Beförderung von **Blei** und **Zink, bleiischen** und **zinkischen Produkten** von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) nach Berlin und Stationen der Berliner Ringbahn sowie nach Eberswalde ist bis zum 31. Dezember 1886 verlängert.

Köln, den 16. November 1885. (2431)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Januar 1886 werden für den Hessisch-Pfälzischen und Hessisch-Badischen Güterverkehr neue Tarife eingeführt, welche gegen die seitherigen Tarife theilweise Erhöhungen enthalten, auch treten am gleichen Tage im Verkehre unserer

Stationen mit den diesseitigen Stationen Eberbach, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt, den Bayerischen Stationen Heidingsfeld und Würzburg, den Main-Neckarbahn-Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen, sowie den Württembergischen Stationen Mengen und Sigmaringen theilweise Frachterhöhungen gegen die seitherigen Tarife ein.

Unser Tarifbüreau gibt bis zum Erscheinen der neuen Tarife über die eintretenden Erhöhungen Auskunft.

Mainz, den 14. November 1885. (2432)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Im Güterverkehr **Frankfurt a/M.-Oldenburg** kommt vom 1. Dezember ds. Js. ab der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält: Aufhebung der Sätze für Mainz (N. B.), Elz, Hadamar und Staffel, Einbeziehung der Stationen Golzwarden und Vechta, Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Ausnahmetarif 8 für Roheisen und eine Berichtigung. Die Sätze für Vechta kommen erst später zur Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 13. November 1885.
Königliche Eisenbahndirektion, (2433)
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III im Verkehre zwischen Dannenberg — Station des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona — und der Station Reichenbach i/V. kommt vom 15. November ds. Js. ab ein Frachtsatz von 0,96 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, den 19. November 1885. (2434)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung
des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Die in den Nachträgen sechs, sieben und neun des Bayerisch-Hessischen Gütertarifs zur Einführung gekommenen Frachtsätze für Steine des Sp. T. III im Verkehr zwischen unserer Station Frankfurt H. L. B. einerseits und den Stationen Neusorg, Eger, Lohr, Wertheim, Hassfurt, Klingenberg, Neustadt a/M., Obernburg und Wiesau andererseits, erhöhen sich vom 1. Januar 1886 ab um je einen Pfennig pro 100 kg.

Mainz, den 15. November 1885. (2435)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Die direkten Tarifsätze im Verkehr mit den Stationen Kutno, Lowicz und Ostrowy der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn einerseits und den Deutschen Stationen der Tarifhefte No. 1 und 2 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** werden mit Gültigkeit vom 20. November 1885 durch neue Sätze des Spezialtarifs I erweitert.

Die Polnischen Schnittsätze bis zur Grenze betragen pro 100 kg für Lowicz 35,87 Kop., für Kutno 25,19 Kop., für Ostrowy 21,84 Kop. (2436)

Bromberg, den 18. November 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Dezember d. J. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den oben bezeichneten Verkehr und zu dem zugehörigen Anhange die Nachträge 2 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Eilgut- und Stückgutsätze für die Station Chronstau, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Grabianowo, Manieczki, Schrimm und Szoldry des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, ferner für die Station Gr. Möhringen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und Berichtigungen zum Haupttarife und zu dem zugehörigen Anhange.

Exemplare der Nachträge sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen. (2437)

Magdeburg, den 16. November 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 14. September d. J. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die im Staatsbahn-Gütertarif **Berlin-Erfurt** vom 1. Januar 1884 enthaltenen Tarifsätze für Station **Reppen** noch bis auf weiteres in Kraft bleiben.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 16. November 1885. (2438)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Vom 1. Dezember l. Js. ab werden die Sätze der Schnitttabelle B des Ausnahmetarifs No. 4 für den Transport von raffinirtem Zucker nach Genf loco, welche in den Tarifheften I A und I B—F vom 1. März l. Js. enthalten sind, für Wagenladungen von 5 000 kg auf 263 Cts. und für solche von 10 000 kg. auf 257 Cts. pro 100 kg ermässigt, und für Stückgutsendungen tritt eine Schnitttaxe von 405 Cts. pro 100 kg in Kraft.

Zur Herstellung der direkten Sätze für Stückgutsendungen nach Genf loco werden in die Schnitttabelle A folgende Sätze aufgenommen:

von Mannheim und Ludwigshafen ein Schnittsatz von 378 Cts. pro 100 kg,
von Waghäusel ein Schnittsatz von 354 Cts. pro 100 kg und
von Frankenthal ein Schnittsatz von 393 Cts. pro 100 kg.

Karlsruhe, den 15. November 1885. (2439)
Generaldirektion der Grossherzoglich
Badischen Staatseisenbahnen.

Zu den Tarifheften 1, 2 und 3 des **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Verbandes** vom 1. November cr. ist ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt aufgestellt. Soweit durch die zur Einführung kommenden Tarifberichtigungen in einzelnen Relationen gegenüber den in den Tarifheften enthaltenen Frachtsätzen Erhöhungen entstehen, behalten erstere noch bis 31. Dezember d. Js. Gültigkeit.

Die Station Utrecht der Niederländischen Staatsbahn ist in den im Tarif 3 enthaltenen Ausnahmetarif für Holz einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen und unser Verkehrsbüreau.

Breslau, den 16. November 1885. (2440)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 20. d. Mts. ab tritt zu dem Staatsbahn-Gütertarife **Breslau-Berlin** vom 1. April 1885 der Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogene Station Schrimm und die Haltestellen Grabianowo, Manieczki und Szoldry, Ergänzungen der Ausnahmetarife für Getreide, für Blei und Zink, sowie für Holz und Berichtigungen enthält. Soweit durch die letzteren Tariferhöhungen bedingt werden, treten dieselben erst am 1. Januar 1886 in Kraft.

Die unterm 4. August d. Js. wieder eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung überseeischer Zinkerze in Mengen von mindestens 50 000 kg ab Stettin bezw. Swinemünde nach Oberschlesischen Hüttenstationen treten mit Ablauf dieses Jahres ausser Kraft.

Druckexemplare des Nachtrags sind durch die Stationskassen zum Preise von 0,20 ℳ, von Besitzern des Haupttarifs gratis zu beziehen.

Breslau, den 14. November 1885. (2441)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Zwischen Weida Th. B. und Kulmbach sowie Mainleus sind direkte Frachtsätze in Kraft getreten.

Erfurt, den 14. November 1885. (2442)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) kommen ab 1. Dezember d. J. die Nachträge I zum Gütertarif Theil II, Heft No. 1 bis No. 6, vom 1. April 1885, ferner ein 2. Anhang zum Tarifheft No. 2 und ein Anhang zu den Tarifheften No. 1—7 vom 1. April 1885 zur Ausgabe.

Die Nachträge enthalten Frachtsätze des Klassentarifes für einige neu aufgenommene Deutsche Stationen und für Ala loko, Berichtigungen und Ergänzungen der Haupttarife, Ausnahmetarife für verschiedene Artikel und ferner Kourstabellen zu den Klassen- und Ausnahmetarifen. Der 2. Anhang zu Heft 2 enthält Frachtsätze für Konstanz und Kourstabellen zu den Klassen- und Ausnahmetarifen für Konstanz; der Anhang zu den Heften 1—7 enthält Bestimmungen für die Anwendung der in den Heften 1—7 und den Nachträgen I zu den Heften 1—6 enthaltenen Frachtsätze für Budapest d. v. (Ofen) im Verkehre der Budapester Stationen, der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Diejenigen Tarife und Frachtsätze, welche gleichzeitig zur Aufhebung kommen, sind auf den Titelblättern verzeichnet.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, oder für einzelne Relationen Ausnahmesätze nicht wieder eingeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1886 in Gültigkeit.

Die Nachträge etc. können bei den Verwaltungen der betheiligten Endbahnen und bei der Regieverwaltung der K. B. Staatseisenbahnen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden.

München, den 14. November 1885. (2443)

In der bevorstehenden Winterperiode werden während des Schlusses des regelmässigen Schiffsverkehrs zwischen Stettin und Swinemünde die Frachtsätze für Sendungen zwischen Stettin und Swinemünde, welche laut Vermerk im Frachtbriefe über Swinemünde seewärts ein- oder ausgehen, wie in den Vorjahren, auf folgende Beträge — für 100 kg in Mark — ermässigt: Eilgut 2,10, Stückgut 1,05, Klasse A1 0,71, B 0,60, Spezialtarif A 2 0,49, I. 0,45, II. 0,37, III. 0,37, Ausnahmetarif für Petroleum 0,45. Für die tarifmässig nach bestimmten, pro Kilometer festgesetzten Einheitssätzen zu befördernden Güter wird die Fracht unter Zugrundelegung einer Tarifentfernung von 80 km berechnet.

In derselben Zeit wird für alle zur Ausfuhr über Swinemünde bestimmten, auf dem Centralgüterbahnhofe in Stettin eingehenden Güter eine sechstägige freie Lagerzeit gewährt, jedoch nur soweit die in Stettin vorhandenen Räume ausreichen und vorbehaltlich des jederzeitigen Widerrufs.

Diese Vergünstigung tritt für diejenige Zeit in Kraft, für welche nach Massgabe der von der Königlichen Regierung zu Stettin zu erlassenden Bekanntmachung die Schifffahrtszeichen zwischen Stettin und Swinemünde eingezogen sind.

Berlin, den 18. November 1885. (2444)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Köln-Minden u. Bergisch-Märkisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November d. Js. ab wird der Artikel „Nähmaschinen, zusammengesetzt oder zerlegt", in den vorstehend bezeichneten Güterverkehren zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs I resp. der Klasse A 2 abgefertigt.

Köln, den 17. November 1885. (2445)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 20. d. Mts. tritt der Nachtrag IV zu dem Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Mecklenburgischen Stationen Alt-Schwerin, Kargow, Marin, Mölln in/Meckl., Nossentin und Spornitz, anderweite, um 4,70 ℳ pro 10 000 kg ermässigte Frachtsätze für die bisherigen Verband-Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn (ausgenommen Grevesmühlen, Neubrandenburg und Schönberg) und um 8 bis 12 ℳ pro 10 000 kg ermässigte Frachtsätze für die bisherigen Verbandstationen der Mecklenburgischen Südbahn, sowie Berichtigungen. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 16. November 1885. (2446)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. November d. Js. sind für **Nesseltransporte** von Schweinfurt nach Reichenbach i/Schl. bei Aufgabe in Ladungen von 5 000 resp. 10 000 kg widerrufliche Ausnahmefrachtsätze in Höhe von 3,70 resp. 3,26 ℳ für 100 kg in Kraft getreten.

Breslau, den 16. November 1885. (2447)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Für den Transport von **Rohzucker, Piézucker und Melasse** in vollen Wagenladungen zu 10 000 kg aus Böhmen nach Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen mit Umschlag in Gustavsburg, Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. bleiben die in der Vereinszeitung No. 69 vom 3. September v. J. publizirten Bestimmungen auch für die Saison 1885/86 mit der Massgabe in Kraft, dass die bezüglichen Frachtsätze bei Aufgabe von 1 000 Wagenladungen von je einem Versender nach den drei Umschlagsplätzen Gustavsburg, Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. zusammen genommen zur Anwendung kommen.

Bezüglich der Transporte nach Amsterdam wird bemerkt, dass dieselben zunächst zu den für Rotterdam publizirten Frachtsätzen werden abgefertigt werden und dass erst beim Nachweise, dass die Transporte faktisch nach Amsterdam gegangen sind, Frachtberechnung zu den Taxen für letztere Station eintreten wird.

München, den 14. November 1885. (2448)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion der K. Bayer.
Verkehrsanstalten.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 1. Dezember 1885 tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlags - Tarif Nordwestböhmen-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, vom 1. Mai 1885 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält direkte Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Prag-Duxer Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrags liegen bei den betheiligten Verwaltungen sowie bei der Unterzeichneten zur Einsicht resp. zum Bezuge bereit.

Wien, am 15. November 1885. (2449)
Die Generaldirektion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberhessische Eisenbahnen. Im Verkehr diesseitiger Stationen mit Stationen der früheren Main-Weser Bahn und mit Station Darmstadt, sowie im Rundreiseverkehr Giessen - Fulda - Elm - Gelnhausen-Giessen treten am 1. Januar 1886 für die Beförderung von Kindern unter 10 Jahren anderweite Tarifbestimmungen in Kraft, durch welche im allgemeinen eine Ermässigung, in einzelnen Fällen auch eine Erhöhung der bisher erhobenen Fahrgeldbeträge herbeigeführt wird.

Näheres ist bei den Tarifbüreaus der betheiligten Bahnverwaltungen zu erfahren.

Giessen, den 19. November 1885. (2450)
Grossherzogliche Direktion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. Januar 1886 tritt zu dem Tarif für die direkte Beförderung von Personen- und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn via Boxtel-Breda-Esschen andererseits vom 1. Oktober 1881 der Nachtrag II, enthaltend neue theilweise erhöhte Frachtsätze für Reisegepäck, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die Billet-Expeditionen in Wesel und Goch.

Gennep, den 14. November 1885. (2451)
Die Direktion.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Ziehungsliste. Bei der am 31. Oktober 1885 auf Grund des mit Hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 30. Oktober 1871, Z. 3041/F.-M. genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen VIII. Verloosung der Prioritätsobligationen lit. B, wurden folgende 239 Nummern gezogen:

1076 1533 2126 2284 2833 3794 4090 4306 4891 5080 5366 5596 6516 7579 7838 9460 10251 10362 10594 11271 11851 12474 12929 14434 14910 15670 16115 16302 16802 17503 17992 18134 18371 19253 19755 20060 20444 20578 21111 21450 21501 21940 22201 22275 23636 23772 23850 24389 24538 24567 24578 25214 26358 26408 27711 27990 28437 30294 30920 31376 31727 31854 31951 32302 32883 34610 35337 35351 35743 36220 36577 36894 37386 37633 38190 40670 40897 40968 42491 43057 43302 44584 44705 44932 46159 46836 47256 47425 47464 48511 48559 48802 49416 50669 52486 52633 53864 54936 55923 56800 56865 57016 58429 59358 59847 61460 62058 64667 65920 66067 66451 66591 66609 66849 66997 67326 68271 68564 68976 69690 71813 72448 72801 73725 73812 74045 74640 74911 75391 77198 77661 78051 79232 79549 79606 79650 80977 81145 81907 82000 82382 82739 82957 83817 84226 85501 87331 88055 89547 90450 90560 90610 90739 91020 91496 91712 92541 92734 93234 93864 94347 94588 95804 96474 96839 96938 97213 97778 98388 98732 99190 101138 102065 103808 103960 104166 105383 105871 106778 107537 107660 108353 108499 109394 109863 110262 110556 112338 112370 112740 113144 113820 116689 118544 118588 119626 119657 120197 120313 121192 121231 122790 123842 124059 124918 125149 125159 128242 128547 128681 129321 130902 132038 132519 132573 132833 135061 135182 135631 135952 136129 137085 138112 138294 138394 138660 141350 142064 142933 143236 143942 144316 147068 147436 147555 147558 148005 148077 148914.

Vom 1. Mai 1886 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effektivem Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft;
in Dresden: die Dresdner Bank;
in Frankfurt a. M.: die Deutsche Effekten- und Wechselbank, die Deutsche Vereinsbank, die Filiale der Bank für Handel und Industrie, der Frankfurter Bankverein und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
in Hamburg: die Herren L. Behrens & Söhne;
in Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt und die Leipziger Diskontogesellschaft;
in München: die Bayerische Vereinsbank, Herr Josef v. Hirsch und die Herren Guggenheimer & Cie.;
in Stuttgart: die Württembergische Bankanstalt (vorm. Pflaum & Cie.) und die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende April 1886 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Mai 1886 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der
Ziehung 1878: No. 3260 25828 39583 106795.
Ziehung 1879: No. 4494 40645 45927 51766 53310 82142 93620 111337.
Ziehung 1880: No. 28476 39964 41317 44830 45833 73727 74480 81553.
Ziehung 1881: No. 1609 4747 9276 10115 11643 12667 13670 20508 37210 41055 55404 57548 58501 63159 73461 88029 95812 100293 126367 132302.
Ziehung 1882: No 4813 8115 21689 38329 42897 47278 49787 56291 74146 74626 75912 93915 123985 146267.
Ziehung 1883: No. 2929 11641 13233 14093 17613 36753 48776 54551 55140 58940 74443 88352.
Ziehung 1884: No. 2827 12865 14805 15787 25532 34879 38310 43014 43555 47108 51760 55323 56529 59055 59442 61142 64208 64679 66418 66917 69362 74998 82036 83047 87029 87957 91600 92603 97442 124752 130952 131403 132821 134985 135382 145552.

Wien, den 31. Oktober 1885. (2452)
Vom Verwaltungsrathe.

V. Submissionen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger, der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und dem Anzeiger zum Centralblatt der Bau-Verwaltung vom 23. September 1885 und in der Schlesischen und Breslauer Zeitung vom 22. September 1885 durch die Königliche Eisenbahndirektion Breslau veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" soll in öffentlicher Ausschreibung die Lieferung und Ausführung der Eisenarbeiten für einen 12ständigen Lokomotivschuppen

auf Bahnhof Tarnowitz und zwar je besonders
a) die schmiedeeisernen Fenster, Thore und Rauchfänge mit rund 9 700 kg,
b) die schmiedeeisernen Dachkonstruktionen mit rund 33 500 kg und die gusseisernen Säulen mit rund 7 000 kg
verdungen werden.

Angebotsformulare, Gewichtsberechnungen, Bedingungen und Zeichnungen sind gegen porto- und abtragfreie Einsendung von 2 ℳ für die Fenster, Thore und Rauchfänge und von 3 ℳ für die Dachkonstruktionen und die Säulen von dem technischen Eisenbahnsekretär Weber in unserem technischen Büreau, Empfangsgebäude Oderthorbahnhof 2. Stock, woselbst diese Schriftstücke auch zur Einsicht aufliegen, zu beziehen.

Die Angebote sind zu a mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung etc. eiserner Fenster, Thore und Rauchfänge für einen 12ständigen Lokomotivschuppen in Tarnowitz" versehen bis Dienstag, den 15. Dezember 1885 Vormittag 11 Uhr und zu b mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung etc. der eisernen Dachkonstruktionen und Säulen für einen 12ständigen Lokomotivschuppen in Tarnowitz" bis Sonnabend, den 19. Dezember dieses Jahres Vormittags 11 Uhr bei uns einzureichen.

Zu diesen Terminsstunden wird in unserem technischen Büreau die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote stattfinden.

Für den Zuschlag werden 14 Tage vom Terminstage Frist vorbehalten.

Breslau, den 15. November 1885.

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt (Breslau-Tarnowitz). (2453)

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Die auf den Bahnhöfen unseres Bezirks angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, darunter zu Bauzwecken geeignete Eisenbahnschienen, sollen im Wege des öffentlichen schriftlichen Bietens zum Verkauf gestellt werden.

Kauflustige wollen ihre Gebote frankirt und versiegelt bis
Sonnabend, den 28. November d. J., Vorm. 11 Uhr,
an uns einreichen, zu welchem Termin die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Büreau, sowie im Büreau der Eisenbahn-Bauinspektion Hoyerswerda zur Einsicht aus; auch können dieselben von uns gegen Erstattung von 50 ₰ Schreibgebühren bezogen werden.

Dessau, den 12. November 1885. (2454)

Königlich Preuss. Eisenbahn-Betriebsamt.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Die auf den Bahnhöfen Eilenburg, Dobrilugk und Cottbus des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Eisenschienen, Hartguss-, Herz- und Kreuzungsstücke, Weichenzungen, sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen, sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf
Dienstag, den 15. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr,
im hiesigen Verwaltungsgebäude,
Frankestrasse 1 Zimmer 4
anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau aus, können auch von demselben gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibegebühren bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum obigen Termin einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb einer Frist von 3 Wochen vom Tage der Eröffnung der Offerten ab gerechnet.

Halle a/S., den 16. November 1885. (2455)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Ein **Lokomotivführer** sucht im Bau oder Betriebe einer Eisenbahn Stellung. Gefl. Offerten unter **E. 2.** nimmt die Exp. d. Bl. entgegen.

Baumbänder

für Obst- & Alleebäume, breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F&G. NEPTUN Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Soeben ist in C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden erschienen:

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens

in technischer Beziehung.
Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Herausgegeben von
E. Heusinger von Waldegg.
Vierzigster Jahrgang. Neue Folge. XXII. Band. — 1885.
Ergänzungsheft mit 6 Tafeln Zeichnungen in Folio und 37 Holzschnitten.
Preis 4 ℳ
Inhalt:

Original-Aufsätze. Vier auf der allgemeinen Landesausstellung in Budapest ausgestellte Lokomotiven der I. Maschinenfabrik der K. Ungar. Staatseisenbahnen: a) Eilzugslokomotive mit Schlepptender (Kateg. I/d). Mit Abbild. b) Tenderlokomotive (Kateg. XII). Mit Abbild. c) Lastzugslokomotive (Kateg. III/e). d) Schmalspurige Tenderlokomotive für Industriebahnen. Mit Abbild. — Ueber Leistungsfähigkeit des Oberbaues mit Vignolesschienen und hölzernen Querschwellen. Von F. Loewe. — Schnell- und Zweiwagen-Bremse für Eisenbahnfahrzeuge. System L. Gassebner. Mit Abbild. — Ueber den Zusammenhang zwischen dem Radstand der Eisenbahnfahrzeuge, dem Kurvenhalbmesser und der Spurweite. Von Krüger. Mit Abbild. — Neue Feuerbüchsen-Deckenverankerung. System Ernest Polonceau. Auf der allgemeinen Landesausstellung in Budapest (1885). Mit Abbild. — Saugender Injektor. Type der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf der allgemeinen Landesausstellung in Budapest. Mit Abbild. — Beschreibung des Hängeofens mit parzellirter Heizfläche für Luftheizung von Personenwagen I. und II. Klasse. Type der Oesterr.-Ungar. Staatsbahngesellschaft. Konstruirt von Oberinspektor Aug. Oehme. Mit Abbild. — Koupee-Bezeichnungstafel mit Torsionsfeder der Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft. Mit Abbild. — Die neue 24 Stundenuhr. Osborne's Patent. — Das Block-Vorsignal. Von Dr. R. Ulbricht. Mit Abbild. — Räder-Transportwagen der Oesterr.-Ungar. Staatsbahngesellschaft. Mit Abbild. — Der Richard Schwartzkopff'sche patentirte Universal-Kontrol- und Sicherheitsapparat für Dampfkessel und Dampfkochgefässe. Vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen prämiirt. — Sach- und Autorenregister des 40. Jahrgangs (1885). (2456)

— 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. —
41 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen.
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 3000 im Betriebe.**
Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
15 000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 92. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Koniggratserstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. November 1885.

Dieser Nummer liegt No. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Eisenbahnen der Republik Uruguay.

Die nachtheiligen Einflüsse, welche die von 1863 bis 1884 das Land beunruhigenden Bürgerkriege auf vielen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens der Republik Uruguay ausüben mussten, haben sich auch auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues geltend gemacht, der dadurch in seiner früher sehr schnellen Entwickelung gehemmt wurde.

Gegenwärtig bestehen die Hauplinien: die Central Uruguay Bahn, die Ost- und die Nordbahn. Die erste von Mondevideo nach Durazno hat eine Länge von 210 km und kostete 26 Millionen Mark. Von den 4 grösseren Brücken dieser Linie gehören zwei, die 1 345 Engl. Fuss lange von Juan Chaso und die 2 050 Engl. Fuss lange von Yi zu den bedeutendsten Uruguays. Eine Zweigbahn, jetzt 32 km lang, führt von Santa Lucia nach San José, dieselbe hat 2 Brücken, bei Virzen (197 Fuss lang) und bei San José (724 Fuss lang) und kostete bisher 4 Millionen Mark. Die Ostbahn von Montevideo bis Pando hat eine Länge von 39 km und kostete 4,4 Millionen Mark, die Nordwestbahn von Salto nach Jacuy ist 104 km lang und kostete 13 Millionen Mark.

Ausserdem sind folgende Linien projektirt und bereits theilweise im Bau, die man für nachstehende Summe herzustellen hofft: Durazno-Mercedes, 160 km, für 16 Millionen Mark; San José-Colonia, 112 km, für 11,2 Millionen; Pando-Cerro Largo, 288 km, für 26 Millionen; Jacuy-Santa Rosa, 83 km, für 10,4 Millionen; Durazno-Tacuarembo, 240 km, für 24 Millionen; Tacuarembo-Santa Rosa, 216 km, für 22 Millionen; Salto-Fray Bentos, 224 km, für 22 Millionen und Paysandu-Cerro Largo, 384 km, für 34 Millionen Mark. Es sind somit im ganzen dem Betrieb übergeben 485 km, deren Bau 27,4 Millionen Mark gekostet hat, und in der Ausführung begriffen oder projektirt 1 707 km deren Baukosten auf 165,6 Millionen Mark veranschlagt sind.

Der Verkehr und damit die Einnahme ist auf allen diesen Bahnen in den letzten Jahren sehr bedeutend gestiegen, namentlich der Güterverkehr. Auf der Centralbahn wurden 1877 befördert 270 000 Reisende und 77 000 t Güter, dagegen 1883: 288 000 Reisende und 160 000 t Güter, die Einnahmen stiegen in diesem Zeitraum von 469 000 auf 840 000 Pesos, d. h. von 3 200 auf 6 200 Pesos pro Engl. Meile. Mit den Bahnen des benachbarten Argentinien verglichen steht diese Bahn günstig genug da.

Die Nordwestbahn hat 19 Brücken, von denen drei über 200 Engl. Fuss lang sind. Die grösste ist die 1 250 Fuss messende über den Arapey, die mit 21 Bogen den Fluss in einer Höhe von 70 Fuss über dem Wasserspiegel überschreitet. Die Bogen der übrigen Brücken haben im Durchschnitt einen Durchmesser von 45 Fuss. Der Verkehr auf dieser Bahn ist seit 1878 einigermassen gestiegen, von 10 000 Passagieren und 10 000 t Güter auf 12 000 Passagiere und 13 000 t Güter, genügt aber damit noch keineswegs, um die Betriebskosten zu decken. Doch wird sich ohne Zweifel ein besseres Resultat herausstellen, wenn einmal die Linie von Jacuy, dem jetzigen Endpunkt, bis Santa Rosa, eine Entfernung von 52 Engl Meilen, vollendet ist, denn sie wird dann die Brasilische Linie von Ober-Uruguay: Santa Rosa-Uruguayana treffen.

Die Ostbahn wird in der nächsten Zeit bis Solis vollendet sein; auf der Sektion Montevideo-Pando ergibt sich gegenwärtig ein Personenverkehr von 35 000 Passagieren und eine Totaleinnahme von 28 000 Pesos. Nach Vollendung der Bahn bis Cerro Largo wird diese Linie gleichfalls einen guten Grenzverkehr mit der Brasilischen Provinz Rio Grande do Sul haben.

Die Weiterführung der Centralbahn von Durazno nach Tacuarembo, offiziel Fructuoso genannt, wird den Rio Negro bei San Gregorio, 112 km nordöstlich von Durazno, überschreiten, die zweite Sektion verfolgt von San Gregorio ab eine gerade nördliche Richtung 128 km, bis Tacuarembo, und die dritte, 216 km lang, wird bei Santa Rosa enden, das auf diese Weise mit Montevideo durch eine 664 km lange Strecke verbunden sein wird, welche man in 24 Stunden wird zurücklegen können. Die 112 km lange Zweigbahn von San José nach Colonia wird gegenüber Buenos Ayres endigen; von Colonia wird man das 218 km entfernte Montevideo dann in 7 Stunden erreichen können. Eine andere Zweigbahn, von Durazno nach Mercedes (160 km), wird diese letztere Stadt gleichfalls mit Montevideo verbinden, welches dann auf dem Schienenwege 368 km von demselben entfernt sein wird.

Die projektirte Linie von Paysandu nach Cerro Largo wird ein sehr fruchtbares Gebiet erschliessen; sie wird den Rio Negro bei San Gregorio überschreiten und diesen Platz zum Central-

punkt des Eisenbahnnetzes der Kolonie machen, da die Central Uruguay Bahn den Rio Negro hier gleichfalls überschreitet. Dagegen erscheint die auf 224 km Länge berechnete Linie von Salto nach Frey Bentos weniger aussichtsvoll, da sie dem Ufer des Uruguay folgt und die Konkurrenz mit den Dampfern zu bestehen haben wird.

Da nun auch Postkutschen die Republik nach allen Richtungen durchlaufen, so erscheint die Sorge für den Verkehr eine sehr ausgiebige. Nach den vorliegenden Ausweisen des General-Postamtes der Republik werden monatlich im Postdienst durchlaufen: von Eisenbahnen 24 160 km, von Dampfern 50 400 km und von Postkutschen 114 400 km.

Die verschiedenen Telegraphenlinien, welche alle Departements mit Montevideo in Verbindung bringen, haben bereits eine Länge von 1 984 km, welche sich auf folgende Systeme vertheilen: Platino 560 km, Central 240, Oriental 496, River Plate 192, Regierungslinien 104 und Nordwestlinie gleichfalls 104 km. Die Zahl der beförderten Depeschen wird offiziell auf 38 000 Stück angegeben, doch behauptet man, dass diese Angabe hinter der Wirklichkeit weit zurückbleibe.

Untergrund- und Hochbahnen.

Die werthvolle Studie des Herrn Alfred Birk, welche unter dieser Ueberschrift auszugsweise in No. 83 dieser Zeitung veröffentlicht wurde, bedarf hinsichtlich der Stadtbahnen Londons einer thatsächlichen Berichtigung bezw. Ergänzung.

Zunächst erscheint dort nicht genugsam betont, dass die von aussen in das Stadtinnere vordringenden Hauptbahnen, welche fast ausschliesslich als Hochbahnen gebaut sind, innerhalb der Stadt auch in ganz hervorragendem Masse dem Stadtverkehr dienen und daher gerade so wie die Berliner Stadtbahn in ihrer ganzen Anlage sowohl auf den Fernverkehr, als auch auf den Stadt- und Vorortsverkehr zugeschnitten sind, und zwar nicht nur in der Zahl der Gleise, sondern auch in der Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen und in der Anordnung der Perrons. In dieser Hinsicht sind besonders zu nennen: die Linien der London-Chatham and Dover Railway von Herne Hill nach Victoria und Holborn Viaduct Station, diejenigen der South Eastern Ry. zwischen Sydenham und den zwei Endbahnhöfen in Cannonstreet und Charing Cross, die der London Brighton and South Coast Ry. zwischen den Bahnhöfen London Bridge und Victoria einerseits und Sydenham, Richmond etc. andererseits, u. a. m.

Zweitens sind innerhalb des städtischen Häusermeeres mehrere Hochbahnen vorhanden, welche ausschliesslich oder doch vorzugsweise als Stadtbahnen gebaut wurden, insbesondere die North London Ry. nebst Abzweigungen, welche in der bekannten Broadstreet Station am Nordostrand der City endigt, sowie die Blackwall Bahn, welche von der City nach den grossen Docks an der untern Themse führt.

Des fernern ist auch die Untergrundbahn nicht nur Stadtbahn, sondern sie dient auf weiten Strecken auch dem Fernverkehr, indem von auswärts kommende Züge der Great Western, der Midland und der Great Northern Bahn auf sie übergehen. Es ist demgemäss auch ein Theil der Untergrundbahn viergleisig angelegt wie die Berliner Hochbahn, und zeigt auch gesonderte Einrichtungen für den Fern- und für den Stadtverkehr.

Und endlich ist es nicht ganz richtig, dass London im Gegensatz zur Durchmesserbahn Berlins nur Peripherielinien besässe, dass das eiförmig geschlossene Schienenband der Untergrundbahn nicht diagonal durchbrochen sei. Die London Chatham and Dover Ry. durchschneidet von Ludgate Hill Station aus diesen Ring und schliesst beim Bahnhofe Farringdon Street der Metropolitan Ry. sowohl nach Westen als nach Osten an diese an. Es ist hier also unzweifelhaft eine von Süden nach Norden führende Durchmesserbahn, die mitten durch die City führt und sich dann in zwei Aeste gabelt, vorhanden und zwar dient diese Bahn sowohl dem Fern-, als auch dem Stadt- und dem Güterverkehr und hat, besonders auf der Strecke von Herne Hill bis Ludgate Hill sichtlich beim Bau der Berliner Stadtbahn als gutes Beispiel vorgeschwebt.

Aber auch als westöstliche Durchmesserbahn, mit vielen Verästlungen erscheint sowohl der nördliche, als auch der südliche, der Themse entlang führende Theil der langgestreckten Untergrundbahn, denn alle westlichen und nordwestlichen Bahnen münden bei Brompton, Edgware Road und Kings Cross in dieselbe ein und bei Liverpoolstreet ist die Verbindung mit allen Bahnen des Ostens derart hergestellt, dass ein direkter Verkehr der verschiedensten Art vom Westen durch die City nach dem Osten möglich ist und auch thatsächlich stattfindet.

Wir sehen also auch in London auf fast allen Bahnen über und unter der Erde innerhalb der Stadt den Fernverkehr mit dem Stadtverkehr vereinigt und ein Eisenbahnnetz, welches sowohl in mehrfachen Peripherie-, als auch in mehrfachen Durchmesser- und Radialbahnen den Anforderungen des Verkehrs in fast idealer Weise entspricht.

Dass eine Hochbahn für das reisende Publikum im allgemeinen erheblich angenehmer ist, als eine Untergrundbahn, ist gewiss zuzugeben; ob erstere aber auch in ästhetischer Hinsicht letzterer immer vorzuziehen sei, lässt sich entschieden bezweifeln. Die Hochbahnen Londons sind, mit wenigen Ausnahmen, in ihrer äusseren Erscheinung gerade so dürftig ausgestattet, wie die Untergrundbahn; bei letzterer können aber höchstens die Stationsgebäude den Schönheitssinn beleidigen, bei der Hochbahn dagegen auch diese selbst mit ihren endlosen langweiligen und eintönigen Bogenreihen. Dabei ist auch noch zu berücksichtigen, dass es nicht allzuschwer sein kann, auch die Aufnahmegebäude einer Untergrundbahn in ihrer äusseren Erscheinung eigenartig und reizvoll zu gestalten. Zudem stört die Hochbahn mit dem, dem Eisenbahnverkehr unvermeidlich anhaftenden nervenerschütternden Lärm das sonstige grossstädtische Leben viel empfindlicher, als die Untergrundbahn, bei welcher das meiste Geräusch kaum bis zur Strassenhöhe, geschweige denn bis in die Häuser durchdringt.

Die Frage „Hochbahn oder Untergrundbahn“ wird daher wohl immer nach den örtlichen Verhältnissen entschieden werden müssen, wobei eine grundsätzliche Bevorzugung ersterer zu bedenklichen Ergebnissen führen könnte. Blum.

Aus dem Deutschen Reich.

Abschluss der Verträge im Verdingungsverfahren.

Die Bestimmungen in § 7 Absatz 3 der durch Erlass vom 17. Juli d. Js. mitgetheilten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen, wonach der Bewerber die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Verdingungsanschläge, Zeichnungen etc., welche bereits durch das Angebot anerkannt sind, bei Abschluss des Vertrages mit zu unterzeichnen hat, hat — nach einem Erlasse des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. d. Mts. — nicht die Bedeutung, dass die vorbezeichneten, auf den Gegenstand der Verdingung bezüglichen Grundlagen im einzelnen der Unterzeichnung bedürfen. Vielmehr ist es für ausreichend und im Interesse der Vereinfachung auch für zweckmässig zu erachten, die Anschläge, Zeichnungen etc., welche der bestehenden Vorschrift gemäss dem Vertrage als Anlagen beizufügen und als solche seitens der Kontrahenten anzuerkennen sind, mit letzterem durch Schnur und Siegel derart zu verbinden, dass nur eine einmalige Unterschrift der Vertragsurkunde erforderlich ist.

Fortgewährung der Diäten an die zu Militärübungen einberufenen diätarisch beschäftigten Hilfsarbeiter.

Unter Aufhebung der Erlasse vom 25. März 1878 und vom 2. August 1879, betreffend die Fortgewährung der Diäten an die zu Militärübungen einberufenen diätarisch beschäftigten Hilfsarbeiter, ist mittelst Erlasses vom 12. d. Mts. folgendes bestimmt:

1. den gegen fixirte Diäten dauernd oder auf unbestimmte Zeit angenommenen Beamten, ohne Unterschied, ob sie Offiziersrang haben oder nicht, ist ebenso wie den etatsmässig angestellten Beamten während der gewöhnlichen Friedensübungen einschliesslich der Dienstleistungen zur Darlegung der Qualifikation zum Reserve- und Landwehroffizier bezw. zur weiteren Beförderung das Zivildiensteinkommen ohne Anrechnung der aus Militärfonds zahlbaren Kompetenzen zu belassen;

2. allen anderen Beamten ist der Regel nach die Zivilbesoldung neben den Militärkompetenzen nicht fortzuzahlen. Ausnahmen von dieser Regel sind nur unter besonderen Umständen zuzulassen.

Ergänzung der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Im Reichs-Eisenbahnamt ist eine Denkschrift ausgearbeitet worden, welche eine Ergänzung der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands betrifft. Es handelt sich zum Theil um solche Vorsichtsmassregeln, unter denen mehrere bisher vom Eisenbahntransport ausgeschlossene explosive Gegenstände zu demselben zugelassen werden könnten, zum Theil um Massregeln, welche bei dem Transport verschiedener übelriechender und ekelerregender Gegenstände anzuwenden sein dürften. Nach eingehender Darstellung der in Betracht kommenden Verhältnisse beantragt das Reichs-Eisenbahnamt zunächst, dass Holzpulver, Knallbonbons, Knallerbsen und Celloidin, ein im wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, nur unter näher bezeichneten Bedingungen bezüglich des Umfanges und der Verpackung zum Transport zuzulassen seien. Von allgemeinerem Interesse, weil es eine öfter vorkommende und den Handelsstand nahe berührende Angelegenheit betrifft, dürfte der weitere Antrag des Reichs-Eisenbahnamts sein, welcher die Bestimmungen des Betriebsreglements unter No. 32 der Anlage D zum § 48 folgendermassen gefasst wissen will: Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene

frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluss der unter No. 33 aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert: 1. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu. 2. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepresstes Talg, Hörner ohne Schlauch, d. h. ohne den Hornfortsatz des Stirnbeins, in trockenem Zustande, Klauen, d. h. die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichtheile werden in Einzelsendungen in gute Säcke verpackt zugelassen. 3. Einzelsendungen der vorstehend unter 2 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. 4. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu 3 vorgeschriebenen Verpackung angenommen. 5. Die Beförderung der vorstehend unter 3 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die erforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen. 6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen. 7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender bezw. Empfänger zur Last.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

Auf einen Bericht der Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft in betreff der Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute ist von Seiten des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten unter dem 6. d. M. nach dem „Act." folgender Bescheid ergangen: „Auf die Eingabe vom 11. September d. J. erwidere ich, dass die Bestimmung unter II. der allgemeinen Tarifvorschriften, nach welcher die den Versendern und Empfängern für das Verladen und Entladen von Wagenladungsgütern auf deren Antrag zur Verfügung gestellten Eisenbahnarbeiter nicht als Beauftragte der Verwaltung, sondern als Beauftragte der Versender und Empfänger anzusehen sind, so dass die im § 63 des Betriebsreglements ausgesprochene Haftpflicht in solchen Fällen ausgeschlossen bleibt, auf einem Beschlusse der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen beruht. Die von seiten der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg erfolgte Ablehnung einer Entschädigungsforderung in dem dortseits bezeichneten Falle steht mit dieser Beziehung im Einklange. Ich verkenne indess nicht, dass für die dortseitige Auffassung, die Eisenbahnverwaltung habe, wenn sie ihre Arbeiter zum Verladen und Entladen von Wagenladungsgütern den Versendern und Empfängern überlässt, eine gewisse Verantwortlichkeit für die durch deren Verschulden etwa herbeigeführten Beschädigungen der Güter zu übernehmen, Billigkeitsgründe geltend gemacht werden können, und habe deshalb die genannte Königliche Eisenbahdirektion beauftragt, bei der ständigen Tarifkommission und demnächst in der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen auf eine Aenderung der fraglichen Tarifvorschrift in diesem Sinne hinzuwirken."

Personenverkehr.

Nach den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands hat der Reisende, welcher unterwegs in eine höhere Wagenklasse oder einen theureren Zug übergehen will, ein Billet auf die Bestimmungsstation zuzulösen, durch dessen Preis einschliesslich des Betrages für das schon gelöste Billet der Preis für die höhere Wagenklasse oder den theureren Zug wenigstens gedeckt wird. Die Eisenbahnen erhoben deshalb bisher, wenn jemand in die nächsthöhere Wagenklasse übergehen wollte, den Preis für ein Billet IV. Klasse, und wenn er auch noch in einen neuen theureren Zug überging, den Preis für ein Billet III. Klasse. Nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg." wird vom 1. Januar 1886 aber für den Uebergang in die nächsthöhere Wagenklasse nur der Preis eines halben Billets IV. Klasse, und wenn damit zugleich der Uebergang in einen theureren Zug stattfindet, der Preis für ein und ein halbes Billet IV. Klasse nacherhoben.

Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth.

Zur fünfzigjährigen Feier der Eröffnung der Ludwigsbahn am Montag, den 7. Dezember d. Js., ist das folgende Programm aufgestellt: Sonntag, den 6. Dezember d. Js., Abends 7 Uhr: Gesellige Zusammenkunft im Saale des „Württemberger Hofes" in Nürnberg. Montag, den 7. Dezember, Morgens 9¾ Uhr: Offizielle Feier im Saale des Stationsgebäudes der Ludwigsbahn in Nürnberg, Grundsteinlegung des Kunstbrunnens von Pierrer, Eisenbahnfestzug nach Fürth, dortselbst Grundsteinlegung des neuen Stationsgebäudes, Frühstück im André'schen Eisenbahnhotel, sodann um 1½ Uhr Rückfahrt nach Nürnberg, um 4½ Festdiner im Saale des „Goldenen Adlers" zu Nürnberg, den Schluss bildet eine Festvorstellung im Stadttheater.

An sämmtliche Beamte und Bedienstete, Arbeiter und Pensionäre werden Festgaben in Geld verabreicht werden.

Die Brutto - Betriebseinnahme am Festtage soll unter die Armen in Nürnberg, Fürth und der betreffenden Landgemeinden des Königlichen Bezirksamts Nürnberg in der Art vertheilt werden, dass der durch den Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth erzielt werdende Erlös den Magistraten der beiden genannten Städte je zur Hälfte und das Erträgniss aus dem Verkehr von und nach Muggenhof dem Königlichen Bezirksamt Nürnberg zu dem bezeichneten Zweck übergeben wird.

Magdeburg-Halberstadt.

Die Frist für den Umtausch sämmtlicher Magdeburg-Halberstädter Stammaktien und Stamm-Prioritätsaktien in 4prozentige Konsols läuft mit dem 31. Dezember d. J. ab, und es wird eine weitere Verlängerung dieser Frist nicht stattfinden. Die Inhaber genannter Aktien, welche den Umtausch noch nicht vorgenommen haben, werden daher nochmals aufgefordert, ihre Aktien bis zum 31. Dezember cr. einzureichen. Die Zahlung der Rente für die Aktien hört mit dem 31. Dezember d. J. auf. Dem Verstaatlichungsvertrage entsprechend ist seitens der Regierung beschlossen worden, das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zum 1. Januar 1886 für den Staat zu erwerben und die Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft herbeizuführen. Die Auflösung der Gesellschaft zum 1. Januar 1886 ist auch bereits zur Eintragung in das Handelsregister angemeldet worden. Es wird also dann nach dem „Act." an der Zeit sein, jene Prozesse anzustrengen, die für den Zeitpunkt der Liquidation, wegen Vertheilung des Liquidationserlöses, von Besitzern der Stamm-Prioritätsaktien Lit. B angekündigt worden sind, trotzdem schon einmal vom Reichsgericht das Prinzip als unrichtig bezeichnet worden ist, welches diesen Klagen als Fundament dienen sollte.

Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Umtausch der Stammaktien und Aktien Lit. B der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gegen Staatsschuldverschreibungen der 4prozentigen konsolidirten Anleihe ist nur noch bis zum 31. Dezember d. Js. gestattet. Diejenigen Aktionäre, welche von dem Rechte des Umtausches bis zu diesem Zeitpunkte keinen Gebrauch machen, partizipiren demnächst im Liquidationsverfahren, mit dessen Eintritt der Anspruch auf die Gewährung der ihnen für ihren Aktienbesitz zugesicherten Rente, auch wenn die Aktien abgestempelt worden sind, erlischt, lediglich an dem vom Staate vertragsmässig zu entrichtenden Kaufpreise.

Montjoie - Malmedy.

Am 1. Dezember d. Js. wird — nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln — vergl. S. 1175 d. Ztg. — die neuerbaute Strecke Montjoie-Malmedy dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

In jeder Richtung werden täglich 3 Züge mit II. und III. Klasse verkehren.

Schlafwagenverkehr Berlin-Hamburg.

Mit dem Betriebe der Schlafwagen in eigener Regie hat die Königliche Eisenbahndirektion Altona (vergl. No. 94 d. Ztg.) den Anfang gemacht und höchst elegant eingerichtete Wagen in die Nachtkurierzüge der Strecke Berlin-Hamburg über Wittenberge eingestellt. Der Wagen ist eingerichtet für erste und zweite Klasse. Das Schlafbillet I. Klasse kostet für die Strecke Berlin-Hamburg 6 ℳ, das Billet II. Klasse 6,50 ℳ. Wenn genügend Platz vorhanden ist, so wird gegen Lösung eines Schlafbillets I. Klasse eins der für die II. Klasse eingerichteten Halbkoupees an eine Person abgegeben unter der Bedingung, dass von den darin vorhandenen beiden Betten nur ein Bett benutzt wird. Gegen Lösung von 3 Schlafbilleten I. Klasse können 4 Personen eine Wagenabtheilung I. Klasse mit 4 Betten erhalten, also einen Freiplatz. Kinder unter 4 Jahren, welche mit in das Bett eines Erwachsenen genommen werden, sind frei. Für zwei Kinder von 4—10 Jahren ist für die Benutzung eines Bettes zusammen ein Billet zu lösen. Sonst werden für Kinder weitere Vergünstigungen nicht gewährt. Vorherbestellungen von Plätzen in den Schlafwagen werden auf sämmtlichen Staatsbahnstationen gegen Zahlung des Preises für das Schlafbillet und 1 ℳ angenommen. Für letztere wird das Billet telegraphisch bei der Station Friedrichstrasse in Berlin bestellt und von dieser telegraphische Antwort ertheilt, dass der bestellte Platz reservirt ist. Abschrift der Depesche, welche der Besteller eingehändigt erhält, dient nachher als Ausweis für die Bestellung. Lautet die Antwort, dass ein Schlafplatz nicht abgegeben werden kann, so wird der eingezahlte Betrag abzüglich der Depeschengebühr zurückgezahlt.

Holsteinische Marschbahngesellschaft.

In der kürzlich stattgehabten Versammlung der Direktion der Holsteinischen Marschbahngesellschaft wurde mitgetheilt, dass die Erdarbeiten von Heide bis zur Eider und von Husum bis Friedrichstadt fast fertiggestellt sind. Die Eiderbrücke, sowie die

Drehbrücke über den Husumer Hafen sind beide an die Harkortsche Aktiengesellschaft für Brückenbau als Mindestfordernde vergeben, die erstere muss am 1. November 1886, die letztere in 5 Monaten fertig sein. Die Anlage von Bahnhöfen ist in allen Ortschaften mit Ausnahme von Tondern genehmigt. Zum Weiterbau nördlich von Tondern über Bredebor nach Schenebeck ist die Erlaubniss noch nicht ertheilt.

Münster-Enschede.

Auf den 14. Dezember ist die ordentliche Generalversammlung einberufen, in welcher die Königliche Eisenbahndirektion in Köln (rechtsrheinische) über die Auflösung der Gesellschaft Bericht erstatten wird.

Assmannshausen-Niederwald.

Unter dieser Firma hat sich vor kurzem mit dem Sitze in Berlin eine Aktiengesellschaft konstituirt, welche die Zahnradbahn-Unternehmung Assmannshausen-Niederwald von den Konzessionären übernommen hat. Das Aktienkapital beträgt 650 000 ℳ. Wie man weiter berichtet, hat die Regierung die Uebertragung der Konzession auf die neue Gesellschaft genehmigt. Die früher erwähnten Verhandlungen wegen einer Fusion mit der Niederwaldbahn scheinen sonach, vorerst wenigstens, resultatlos geblieben zu sein.

Eisenbahn Wismar-Carow.

Die Mecklenburgische Regierung hat — wie der „Voss. Ztg." gemeldet wird — es abgelehnt, die erbetene Landeshilfe für den Bau von Wismar-Carow beim Landtag zu beantragen.

Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft zu Hannover Hostmann & Co.

Unter vorstehender Firma ist vor kurzem in Hannover eine Gesellschaft ins Leben getreten, welche sich die Förderung des Baues eigentlicher Lokalbahnen zur ganz speziellen Aufgabe gemacht hat.

Sekundärbahnprojekt Wiesbaden-Schwalbach.

Das von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zur Ausführung genehmigte Projekt, mittelst einer normalspurigen Sekundärbahn von Wiesbaden nach Schwalbach den Taunus dem grossen Verkehr anzuschliessen, naht sich nach der „Köln. Ztg." der Verwirklichung trotz aller Hindernisse, welche demselben entgegengestellt worden sind. Technischer Schwierigkeiten halber hat von dem früher bestandenen Plan, auch Schlangenbad in diese Verbindung mit einzubeziehen, Abstand genommen werden müssen. Dieser Badeort soll vielmehr durch eine Schmalspurbahn mit Eltville und dem Rheingau in Verbindung gebracht werden. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass sich im Sommer der starke Touristenverkehr im Rheingau dann auch vorzugsweise diesem idyllischen Orte und seiner reizenden Umgebung zuwenden wird. Bei dem Bahnprojekt Wiesbaden-Schwalbach handelt es sich zugleich um eine demnächstige Fortsetzung nach Zollhaus im Anschluss an die Lahnbahn. Ebenso darf eine Abzweigung von Schwalbach nach Niedernhausen in Verbindung mit der Linie Frankfurt-Limburg als sicher angenommen werden. Die Ausführung des ersterwähnten Projekts darf insofern als gesichert betrachtet werden, als die Vertretungen der Stadtgemeinden Wiesbaden und Schwalbach die von ihnen als Zuschuss zu den Grunderwerbskosten verlangten Beiträge von 60 000 und 20 000 ℳ bewilligt haben. Ausserdem hat die Schwalbacher Gemeindevertretung die von dem Kreistag des Untertaunus abgelehnten 30 000 ℳ übernommen, Wiesbaden und Schwalbach zugleich die Generalgarantie für $^{11}/_{12}$ der Gesammt-Grunderwerbskosten. Ein Zwölftel derselben wird von dem Landkreis Wiesbaden beansprucht, wie auch nicht zu zweifeln ist, dass die von der Bahn zunächst berührten kleineren Gemeinden die noch fehlenden 7 000 ℳ und der Kommunallandtag den von ihm erhofften Beitrag von 150 000 Mark bewilligen werden. Die Absicht der Staatsregierung, bei Erfüllung dieser Voraussetzungen schon dem nächsten Landtag die entsprechende Vorlage zugehen zu lassen und den Bau der Bahn dann sofort zu beginnen, ist demnach der Verwirklichung nahe gerückt, somit auch die Erreichung des in dieser Beziehung lange Jahre vergeblich angestrebten Zieles.

Forstbahnen.

Aus Ragnit wird der „Voss. Ztg." berichtet: Die Königliche Regierung geht mit dem Plane um, die beiden im hiesigen Kreise belegenen Ober-Förstereien Neu-Lubönen und Trappönen durch eine Pferdeeisenbahn zu verbinden. Von hier aus soll ein Schienenstrang bis zur Memel weitergeführt werden, um den Holzhändlern das Verladen des Holzes zu erleichtern. Der Zweck der ganzen Pferdeeisenbahn soll der sein, höhere Holzpreise zu erzielen und das Holz aus den entlegenen Stellen des Waldes bequem herauszuschaffen.

Moselkanal.

Eine Anzahl von Handelskammern, Eisenwerken, Zechen, Grossindustriellen und Gemeinden Rheinland-Westfalens haben an die Herren Minister für Handel und Gewerbe und der öffentlichen Arbeiten wegen Kanalisirung der Mosel von Metz bis Coblenz eine Petition gerichtet. Dieselben haben durch den Kaiserlichen Wasserbau-Bezirksingenieur Friedel in Metz einen Plan nebst Kostenanschlag für die Regulirung der Mosel durch Stauwerke aufstellen lassen, den sie für geeignet halten, als Grundlage für eine eingehende Prüfung der Frage zu dienen, und bitten, an der Hand desselben eine nochmalige Erwägung der Frage eintreten lassen zu wollen. Erweist sich das Friedelsche Projekt als auf guter Grundlage ruhend, dann glauben sie bestimmt hoffen zu dürfen, dass die Staatsregierung bereit sein wird, nach Verständigung mit der Kaiserlichen Statthalterschaft der Reichslande die geeigneten Schritte zu thun, um die Wasserstrasse der Mosel auszubauen, sie dadurch nicht nur vor Verödung zu schützen, sondern sie vielmehr zu einer wirthschaftlich nutzbaren Verkehrsader zu machen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass

1. die im Betriebe der Holländischen Eisenbahngesellschaft stehenden, der Geldern-Overysselschen Lokalbahngesellschaft gehörenden, am 15. Juli d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergebenen, zusammen 68,25 km langen Strecken Winterswyk-Zevenaar und Deutichem-Ruurloo,
2. die zu dem Unternehmen der Barcs-Pakraczer Lokal-Eisenbahngesellschaft gehörigen, von der Südbahn in Betrieb genommenen Strecken Barcs-Pakracs-Lipik (93,6 km) nebst Zweiglinien Teresovac-Suchopolje-Slatina (20,6 km) und Bastaji-Koncanica-Zdenci (14,5 km), von denen die 70,2 km lange Strecke Barcs-Daruvar nebst den vorerwähnten Zweiglinien am 18. August d. Js., die Reststrecke Daruvar-Pakracz-Lipik am 4. Oktober d. Js. dem öffentlichen Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Güterverkehre übergeben worden sind,
3. die am 21. Juli d. Js. für den Gesammtverkehr eröffnete, 32 km lange, im Betriebe der Ungarischen Staatsbahn stehende Vizinalbahn Ujszász-Jászapáthi, welche Eigenthum einer Aktiengesellschaft ist,
4. die im Eigenthum der Stadtgemeinde Ettlingen stehende, am 26. August d. Js. seitens der Badischen Staatsbahn in Betrieb genommene 2,3 km lange Seitenbahn Ettlingen (Bhf.)-Ettlingen (Stadt), welche nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient,
5. die im gemeinschaftlichen Eigenthum der Oesterreichischen Länderbank und der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft stehende, am 3. August d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergebene, seitens der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Betrieb genommene Lokalbahn St. Pölten - Tulln (45,88 km), sowie die im Betriebe derselben Verwaltung stehenden, Privatgesellschaften gehörenden Lokalbahnen Asch-Rossbach (15,07 km, am 26. September d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergeben) und Fehring - Fürstenfeld (20,54 km, am 1. Oktober d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergeben),
6. die 15,2 km lange, im Eigenthum der Stadt Turkeve befindliche, am 5. Oktober d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergebene und von der Ungarischen Staatsbahn betriebene Vizinalbahn Mezötúr-Turkeve

als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Vereins-Wagenregulativ. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist der III. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenregulativ herausgegeben worden.

Uebereinkommen, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins. Seitens der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist ein vom 1. Januar 1886 ab gültiges neues Uebereinkommen (nebst Ausführungsbestimmungen) verausgabt worden. Durch dasselbe wird das Uebereinkommen vom 1. April 1883 nebst Ausführungsvorschriften und Nachträgen I und II aufgehoben.

Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins. Zu dem genannten Uebereinkommen ist der II. Nachtrag seitens der geschäftsführenden Direktion verausgabt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6302 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 6303 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission. Antrag auf Ertheilung von Vereinskarten an die nach Massgabe des § 5 des Vereins-Statuts an den Verein angeschlossenen Bahnen (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 6355 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 6405 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem III. Nachtrage zu dem Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 6406 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Breslau auf Erlass einer Deklaration der Bestimmungen in § 27 Absatz 2 des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 6409 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Uebereinkommen über die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 6410 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Ergänzungen bezw. Abänderungen der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 6411 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinskarten (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 6427 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Abonnement auf das technische Organ des Vereins (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 6441 vom 19. d. Mts an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem II. Nachtrage zu dem Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 6445 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximalladeprofile (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Thronrede, Eisenbahnbudget.

In der am 12. d. Mts. bei Eröffnung des Sächsischen Landtages gehaltenen Thronrede, welche bekanntlich von der Finanzlage des Königreichs ein glänzendes Bild entrollt, findet sich bezüglich der weiteren Pflege der Verkehrsverhältnisse folgender Passus: „Die abgelaufene Finanzperiode hat einen Ueberschuss von erheblichem Betrage ergeben. Er bietet die erfreuliche Füglichkeit, der weiteren Entwickelung des Verkehrs durch Fortsetzung des Eisenbahnbaues, durch Erweiterung des Strassennetzes und Förderung der Elbschifffahrt eine erhöhte Thätigkeit zuzuwenden und dadurch weiteren Kreisen neue Quellen des Wohlstandes zu erschliessen.“

Der gedachte Ueberschuss aus der Finanzperiode 1882/83 erreicht die namhafte Höhe von 16 871 566 *M.* Diese Summe soll zur Deckung der Forderungen des ausserordentlichen Etats für die bevorstehende Finanzperiode 1886/87 verwendet werden, und zwar sind in dem Entwurf für diesen Etat bisher im ganzen 12 601 500 *M.* eingestellt, darunter für Eisenbahn-Neubauten und Herstellungen bei den im Betriebe stehenden Bahnen allein 11 609 500 *M.*

An sich würde hiernach von dem Ueberschuss aus der Periode 1882/83 noch ein Rest von 4 270 066,41 *M.* disponibel bleiben. Es ist jedoch in dem Etatsentwurf bereits gesagt, dass dieser Rest ebenfalls für weitere Eisenbahn-Neubauten aufzuwenden sein wird. Die entsprechenden Postulate wurden nur um deswillen noch nicht in den Entwurf aufgenommen, weil die entsprechenden generellen Vorarbeiten noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnten. Es wird aber durch diese Neubauten nicht nur der gedachte Rest vollständig in Anspruch genommen werden, sondern es wird sogar noch ein Mehrbedarf sich ergeben, zu dessen Deckung sich die Regierung nach Befinden die Aufnahme einer Anleihe vorbehält.

Unter den im Etatsentwurf bereits ziffermässig fixirten Forderungen finden sich folgende für Eisenbahn-Neubauten:

2 480 000 *M.* für eine normalspurige Sekundärbahn von Stollberg nach Zwönitz (vergl. No. 31 d. Ztg. vom 22. April d. J. S. 404),

1 722 000 *M.* für eine schmalspurige Sekundärbahn von Mügeln bei Oschatz nach der Station Nerchau-Trebsen der Linie Glauchau-Wurzen (Muldenthalbahn) (vergl. No. 39 d. Ztg. vom 20. Mai d. J. S. 501),

2 173 000 *M.* für eine normalspurige Sekundärbahn vom Bayerischen Bahnhofe in Leipzig nach Plagwitz-Lindenau und für die Erwerbung sowie den weiteren Ausbau der von Dr. Heine erbauten sogenannten Güterbahnen in Plagwitz und Lindenau (vergl. No. 37 d. Ztg. vom 13. Mai d. J. S. 479).

Weiter werden noch

440 000 *M.* für die Verlängerung der Bahnlinie Zwota-Klingenthal bis zur Sächsisch-Oesterreichischen Landesgrenze und den Bau eines Grenzbahnhofs in Klingenthal gefordert (vergl. u. a. No. 39 d. Ztg. S. 500).

Für welche weitere Linien die Regierung den Ständen noch Vorlagen zu machen gedenkt, ist uns nicht bekannt. Doch dürfte sich darunter zweifellos die in No. 25 und 30 d. Ztg. von diesem Jahre S. 327 und 387 bereits besprochene Linie Annaberg-Schwarzenberg (bezw. Schönfeld-Schwarzenberg) mit Zweigbahnen befinden. Auch ist es wohl nicht ausgeschlossen, dass den gegenwärtigen Landtag noch die Frage des Ankaufs der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Privatbahn beschäftigen wird. Wenigstens wird vielfach behauptet, dass die nach Ablehnung der Regierungsofferte (vergl. No. 50 und 72 d. Ztg. S. 639 und 910) abgebrochenen Verhandlungen demnächst wieder aufgenommen werden würden. Vielleicht wird den Ständen auch noch eine Vorlage wegen des — in gewissem Zusammenhange mit den vorgedachten Kaufsverhandlungen stehenden — Projektes Meuselwitz-Kieritzsch zugehen (vergl. No. 30 d. Ztg. S. 387).

Für Erweiterung bereits bestehender Bahnanlagen werden u. a. gefordert:

616 000 *M.* für Erbauung eines Winterhafens in Riesa und 784 000 *M.* für Erweiterung des dortigen Elbkais und Erbauung einer neuen Kaiverbindungsbahn daselbst.

822 000 *M.* als erste Rate für die — im ganzen auf ca. 2 Millionen Mark veranschlagte — Erweiterung des Bahnhofs Chemnitz,

669 000 *M.* für Erweiterung des Bahnhofs Crimmitschau,

450 000 *M.* für die des Bahnhofs Greiz.

Weiter sind noch beträchtliche Summen für Bahnhofserweiterungen in Werdau, Flöha, Neumark, Schönberg, Lengenfeld, Dresden-Neustadt-Schlesischer Bahnhof, Wünschendorf, Ostrau, Lauter, Demitz und Netzschkau eingestellt.

Für Centralisirung der Weichen und Signale auf einer grösseren Anzahl von Stationen sind 655 700 *M.*, für Einführung der Luftdruckbremsen nach System Carpenter bei Eilzügen 179 000 *M.* und endlich für Erweiterung der Dampfheizung und Gasbeleuchtung der Züge 790 200 *M.* postulirt.

Im ordentlichen Staatshaushalts-Etat sind die Einnahmen aus den Staatsbahnen im ganzen auf 68 519 700 *M.* und die Ausgaben auf 40 639 161 *M.* veranschlagt, so dass ein Ueberschuss von 27 880 539 *M.* — gegen 27 157 803 *M.* in der laufenden Finanzperiode, also um 722 736 *M.* mehr — in Aussicht genommen ist.

Im einzelnen sind die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 20 883 000 *M.* (gegen die laufende Finanzperiode + 1 770 300 *M.*) und die Einnahmen aus dem Güterverkehr mit 44 080 600 (+ 500 600) *M.* angesetzt. Ein wesentlicher Theil des Zuwachses der Ausgaben — die um 1 761 864 *M.* höher angenommen sind — erklärt sich aus der in Aussicht genommenen allmählichen Lohnsteigerung insbesondere für ältere Arbeiter.

Die Einstellung der höheren Einnahmen aus dem Personenverkehr gründet sich auf die fortgesetzte Steigerung des Verkehrs verbunden mit Eröffnung neuer Linien. Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr beruhen auf denselben Faktoren; man musste aber hier die Steigerung wesentlich niedriger annehmen, weil die vielbesprochene Ermässigung der Einheitssätze im Güterverkehr, welche bekanntlich vom 1. April 1884 ab nach und nach ins Leben getreten ist und in der bevorstehenden Finanzperiode voll zur Wirksamkeit kommen wird, zu berücksichtigen war. Demzufolge hat man bei Aufstellung des Anschlags die Einnahme pro Güterwagen-Achskilometer auf nur 8,53 ₰ geschätzt, während sie im Jahre 1884, in welchem die Herabsetzung der Einheitssätze nur theilweise durchgeführt war, thatsächlich noch 8,66 ₰ betrug. Man darf sich der Hoffnung hingeben, dass diese so vorsichtige Schätzung in der Wirklichkeit jedenfalls erreicht, wenn nicht überholt werden wird.

Arbeiterzüge.

Die bisher auf der Strecke Klotzsche-Dresden-Neustadt eingelegten Arbeiterzüge (vergl. No. 29 S. 373 und No. 72 S. 909 d. Ztg. vom laufenden Jahrgang) sind vom 16. d. Mts. ab wegen mangelnder Frequenz wieder eingezogen worden. Die schwächere Benutzung dürfte sich im wesentlichen daraus erklären, dass die Mehrzahl der fraglichen Arbeiter aus Bauhandwerkern besteht, welche naturgemäss im Winter in geringerem Grade als während des Sommers in der Stadt Beschäftigung finden.

Die Arbeiterzüge der Strecke Potschappel-Dresden-Kohlenbahnhof aber, welche im wesentlichen zur Beförderung von Fabrikarbeitern dienen, werden ebenso wie die Arbeiterzüge der Strecke Ronneburg-Gera fortgesetzt in zufriedenstellender Weise benutzt.

Oktober-Einnahmen.

Die Sächsischen Staatsbahnen haben im Monat Oktober d. Js. nach vorläufiger Ermittelung die bisher noch in keinem Monat erreichte Einnahme von 6 095 371 *M.* ergeben, d. i. gegen den gleichen Monat des Vorjahres 340 610 *M.*, und pro Kilometer 80 *M.* mehr. Der Güterverkehr insbesondere hat die namhafte Steigerung von 52 606 t (988 932 t) mit einem Mehrertrag von 205 689 *M.* erfahren.

Man wird nicht fehl gehen, wenn man diese Vermehrung im wesentlichen dem fortgesetzten Wachsen des Kohlenverkehrs zuschreibt. Dieses Wachsthum aber dürfte sich zum grossen Theil aus dem fast während der ganzen Schifffahrtsperiode aussergewöhnlich niedrig gewesenen Wasserstand der Elbe erklären.

Aus Italien.

Die Verordnung zur Ausführung des Gesetzes vom 27. April 1885.

Die „Gazetta Ufficiale" vom 2. November veröffentlicht eine vom 6. Juni cr. datirte und von den Ministern der öffentlichen Arbeiten wie der Finanzen gegengezeichnete Verordnung, enthaltend die Bestimmungen für Liquidation und Auseinandersetzung der früheren Oberitalienischen und Römischen Eisenbahnen bezüglich ihrer Betriebsleitung nebst Ausführungsanweisung. Danach sind zwei Kommissionen gebildet und zwar die für das Oberitalienische Netz mit dem Sitz in Mailand, die für das Römische Netz in Florenz. Jede Kommission besteht ausser dem Vorsitzenden aus vier Mitgliedern und zwar einem Juristen, zwei Betriebs- und einem Verwaltungsbeamten; dazu tritt für jede Kommission als Sekretär ein vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu überweisender Verwaltungsbeamter des staatlichen Kommissariats zur Ueberwachung des Eisenbahnbetriebes.

Die Bestimmungen bezüglich der Auseinandersetzung in betreff der beiden früheren Eisenbahnverwaltungen, welche mit dem 30. Juni cr. als solche zu bestehen aufhörten, enthalten in 14 Artikeln Nachstehendes:

1. In Ausführung des Gesetzes vom 27. April 1885 (Genehmigung der Betriebsverträge für das Mittelmeer, Adria- und Sicilische Netz) werden zwei Kommissionen gebildet, welche nach Massgabe folgender Vorschriften die Liquidation sämmtlicher Aktiva und Passiva der früheren Oberitalienischen bezw. Römischen Eisenbahnen bewirken sollen (folgt Zusammensetzung).

2. Behufs Gültigkeit der Kommissionsbeschlüsse bedarf es der Anwesenheit mindestens dreier Mitglieder in der Sitzung. Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefasst; bei gleicher Stimmenzahl ist die Stimme des Vorsitzenden massgebend.

3. Der am 30. Juni cr. in den Hauptkassen beider Verwaltungen befindliche Bestand an Geld und Effekten ist nach Abzug des Bedarfs für die persönlichen Ausgaben des Monats sofort an die Provinzialkassen zu Mailand bezw. Florenz abzuführen und zwar als Einnahme der dem Staate gehörigen Eisenbahnen. Fremde Werthbeträge und Kreditpapiere, welche sich zu gedachter Zeit bei den Hauptkassen befinden, werden seitens der Oberitalienischen Bahnen der Verwaltung des Mittelmeernetzes, seitens der Römischen Bahnen der Verwaltung des Adrianetzes vorläufig überwiesen, während eine endgültige Regelung für später vorbehalten bleibt.

4. Geld und geldwerthe Drucksachen, welche sich am 30. Juni 1885 bei den Stations- und sonstigen subalternen Kassen befinden, werden gegenüber der bezüglichen neuen Gesellschaft in gewöhnlicher Weise auf laufendem Konto verrechnet.

5. Die Kommissionen haben ihr besonderes Augenmerk auf die Ueberwachung der Abrechnungen und der Kontrollarbeiten zu richten, soweit diese die Zeit vor dem 30. Juni betreffen; letztere auf die Auseinandersetzungen bezüglichen Arbeiten haben die Gesellschaften durch ihr eigenes Personal bewirken zu lassen, welches sie vertragsgemäss aus den Beamten des bezüglichen früheren Bahnnetzes auswählen.

6. Rücksichtlich des Uebergangs vom 30. Juni auf den 1. Juli muss durch Vorlegung der bezüglichen Beweisstücke und Dokumente in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, inwiefern die bezügliche mit einer Gutschrift oder Belastung (also mit einer Einnahme oder Ausgabe) zusammenhängende Handlung noch von der früheren provisorischen Staatsleitung oder von der jetzigen Betriebsführung herrührt und ist dies von der betreffenden Kommission ausdrücklich anzuerkennen.

7. Die Summen, welche solchergestalt ab 1. Juli noch zu Gunsten oder Lasten der früheren staatlichen Betriebsleitung ermittelt werden, sind in laufenden Rechnungen zu führen.

8. Diese laufenden Rechnungen beziehen sich auf: a) eingezogene Beträge, welche an die Provinzial-Hauptkassen zu Mailand und Florenz nach Erfordern der Verwaltung des Staatsschatzes abgeführt werden; b) auf gezahlte Beträge, wobei die betreffenden, die Ausgabe anordnenden Schriftstücke zu den Belägen zu nehmen sind.

9. Die Kommissionen haben mit 30. Juni alle diejenigen Conti abzuschliessen und zu liquidiren, welche sich auf solche Bauten und Beschaffungen beziehen, zu denen die Geldmittel im Etat des Arbeitsministeriums ausgeworfen waren; alles, was sich auf diese Konti wie überhaupt auf die Zeit der Betriebsführung seitens des Staats erstreckt, ist zusammenzustellen.

10. Ausgaben, welche nicht auf genehmigten Verträgen beruhen, und einmalige aussergewöhnliche Ausgaben zu Lasten der früheren Betriebsverwaltung sind von der Kommission zu untersuchen und festzustellen, sowie behufs weiterer Veranlassung dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten anzuzeigen.

11. Die Kommissionsvorsitzenden vertreten die Kommission gegenüber dritten Personen sowie im Schriftwechsel mit der Regierung und den Verwaltungsbehörden, auch suchen sie streitige Punkte auf dem Wege gütlichen Vergleichs zum Austrag zu bringen; vor Gericht vertreten sie die Gerechtsame der früheren staatsseitigen Betriebsführung.

12. Unter Aufsicht der Kommissionen werden die Abschlüsse beider früheren Verwaltungen für das Betriebsjahr 1884/85 aufgestellt; die Kommission für das Römische Netz soll ausserdem die Liquidation des Betriebs vom 31. Dezember 1881 fortsetzen, dabei die beiden fraglichen Zeiträume möglichst getrennt haltend.

13. Die Kommissionen haben monatlich dem Arbeitsministerium eingehend Bericht über die erledigten Fragen zu erstatten, welches dem Finanzministerium Mittheilung machen wird. Die Führung laufender Rechnungen soll nur bis Mitte 1886 stattfinden und bis dahin alles die Liquidation Betreffende endgültig geordnet sein.

14. Ausser den vorstehenden Anordnungen sind noch etwaige während der Dauer des Liquidationsverfahrens zwischen den Ministerien der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen vereinbarten bezüglichen Bestimmungen seitens der Kommissionen zu beachten.

Zur Organisation des Mittelmeernetzes.

Die Mittelmeergesellschaft hat eine Abtheilung für Neubauten mit dem Sitz in Rom errichtet und zu deren Vorstand Herrn Guis. Oliva ernannt, der sich im Eisenbahn-Bauwesen mehrfach hervorgethan hat. Bezüglich der Abtheilung für Materialien und deren Verwaltung (ab 1. November) werden folgende Namen genannt: Ingenieur Cesare Frescot, Vorsteher der Abtheilung, Ingenieur Orazio Chiazzari, stellvertretender Vorsteher, Ingenieur Pietro Dogliatti, Vorstand des Centralbüreaus der Abtheilung, Ingenieur Gius. Bertoldo, Vorstand der Hauptwerkstätten, Bezirks Turin, Ingenieur Stanisl. Fadda, Vorstand der Hauptwerkstätten, Bezirks Neapel (Pietrarsa und Granili), Ingenieur Ces. Maulino, Vorstand für Betriebsmaterialien-Vorräthe und Magazine.

Zollino-Gallipoli.

Am 1. November wurde die Strecke Nardò-Galatone Gallipoli, 17 km obiger Linie, mit den Stationen S. Nicola Alezio und Gallipoli eröffnet; die beiden ersteren Stationen dienen nur für Personen-, Gepäck- und Eilgut-, die letzte für vollen Verkehr.

Novara-Varello.

Am 8. November wurde die vorletzte Theilstrecke dieser Verbindungslinie, die nur 5 km lange Strecke Grignasco-Borgosesia dem Verkehr übergeben. Sie enthält nur die eine letztgenannte Station, welche vorläufig ausser dem Personen- und Gepäckverkehr nur dem beschränkten Eil- und Fracht-Stückgutverkehr bis zu 50 kg pro Stück dienen kann. Dieses kurze Bahnstück (welches übrigens auf dem linken Ufer der Sesia in malerischer Landschaft dahinzieht) ist gleichwohl vom bautechnischen Standpunkt ziemlich bedeutend, da es schwierige, aber schön ausgeführte Kunstbauten in unverhältnissmässiger Zahl und Ausdehnung nöthig gemacht hat; es erforderte einen Aufwand von 4 Millionen Lire.

Litteratur.

Das soeben ausgegebene Heft No. 9 und 10 pro 1885 der **„Mittheilungen" des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen** bringt an seiner Spitze einen Nachruf an den leider zu früh verstorbenen Ehrenpräsidenten des Vereins, Herrn W. T. Mulvany. Der eigentliche Inhalt des Heftes wird mit einem Bericht über die Ausschusssitzung vom 11. September eröffnet, in welcher Herr Mulvany noch mit warmem Interesse seine Ansicht über den projektirten Emscherkanal und über die Stellung des Vereins zur Währungsfrage dargelegt hatte. Ausser Mittheilungen über Eisenbahntariffragen, namentlich in Bezug auf die Ermässigung der Tarife für Stückgüter, enthält der Bericht näheres über die Berathung der Tagesordnung der Delegirtenversammlung des Centralverbandes Deutscher Industrieller am 5. und 6. Oktober, auf welcher, wie bekannt, die Währungsfrage und die Beschränkung der Sonntagsarbeit standen. — Das Heft bringt ferner eine Besprechung des Verlaufs dieser Delegirtenversammlung und im Anschluss daran, nach den stenographischen Aufzeichnungen, den Anfang der Verhandlungen über die Währungsfrage, nämlich die einleitenden Worte des Herrn Geh. Kommerzienrath Schwartzkopff und das Referat des Herrn Bueck. In der nächsten Nummer der „Mittheilungen" wird das Korreferat und die Debatte zum Abdruck gelangen. — Die zweite Hälfte des Heftes bringt das von Herrn Geheimrath Jencke-Essen in der Delegirtenversammlung gehaltene vortreffliche Referat über die Sonntagsarbeit. Dasselbe wird das Interesse der Leser lebhaft in Anspruch nehmen, da die Frage der Sonntagsarbeit jetzt im Vordergrunde der Erörterung steht. — Der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" ist ein auch für weitere Kreise interessanter Leitartikel entnommen, welcher, aus Anlass des am 7. Dezember cr. stattfindenden 50jährigen Jubiläums der Eisenbahn Nürnberg-Fürth, über den Bau dieser ersten Deutschen Bahn berichtet.

Paul Moser's Notizkalender für 1886, Verlag des Berliner Lith. Instituts (Jul. Moser) in Berlin. Preis 2 *M.*

Dieser Kalender bietet, abgesehen davon, dass er als Schreibunterlage sehr gut verwendbar ist, als Beigaben die wichtigsten postalischen Bestimmungen, Verzeichnisse und Tarife, eine Zinsen-Berechnungs-, sowie Münz-, Mass- und Gewichtstabellen, ein Verzeichniss der Reichsbankstellen und Bestimmungen, betreffend den Verkehr mit der Reichsbank und deren Filialen, sowie den Wechselstempel-Tarif und einen Auszug aus der allgemeinen Deutschen Wechselordnung. Hervorzuheben sind ferner noch das Verzeichniss der bedeutenderen Städte des Deutschen Reichs, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz mit den wichtigsten Angaben, die Eisenbahnkarte von Mitteleuropa, die Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige und allgemeine Bestimmungen für das reisende Publikum. Wenn hiernach die praktische Brauchbarkeit des Kalenders feststeht, so dürfte derselbe doch hauptsächlich in kaufmännischen Kreisen, in denen es ihm an Verehrern nicht fehlen wird, Verwendung finden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. Dezember d. J. wird die neu erbaute Strecke Montjoie - Malmedy unter Einführung des weiter folgenden Fahrplans dem Betriebe übergeben.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab findet unter den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Beförderung von Personen in II. und III. Wagenklasse, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Kalterherberg, Sourbroud, Bütgenbach, Weismes und Malmedy statt.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Fahrplan:

		Vorm.	Mttg.	Abds.
Aachen	ab	7.16	12.— Nchm.	7.2
Montjoie	„	9.28	2.16	9.14
Kalterherberg	„	9.44	2.32	9.30
Sourbroud	„	10.2	2.50	9.48
Bütgenbach	„	10.20	3.8	10.6
Weismes	„	10.34	3.22	10.20
Malmedy	an	10.56	3.44	10.42
		Vorm.	Nchm.	Nchm.
Malmedy	ab	4.51	12.26	5.8
Weismes	„	5.22	12.57	5.39
Bütgenbach	„	5.39	1.14	5.56
Sourbroud	„	5.57	1.32	6.14
Kalterherberg	„	6.15	1.50	6.32
Montjoie	an	6.32	2.7	6.49
Aachen	„	8.41	4.20	8.57

Der Personenzug No. 65 (2.38 Nachm. von Montjoie, 4.41 in Aachen) fährt vom 1. Dezember d. J. von den Stationen Montjoie, Conzen-Lammersdorf, Rötgen, Raren, Walheim, Cornelymünster, Brand und Rothe-Erde um je 21 Minuten früher ab, wie im Fahrplan vom 1. Oktober 1885 angegeben ist, und trifft um eben so viel früher in Aachen ein.

Köln, den 21. November 1885. (2457)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

II. Güterverkehr.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. neuen Stils tritt zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Verbands-Gütertarifs vom 1. Januar 1883 n. St. der dreiundzwanzigste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher publizirten Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der besonderen Bestimmungen als neu hinzutretend noch die Einführung ermässigter Frachtsätze für die Artikel „Knochenkohlenabfall" und „Knochenkohle (ungebrauchte) und Beinschwarz" im Verkehr mit Rybinsk und Wolga (Artikeltarif 5 resp. 8), ferner die Aufnahme der Station Herford (E. D. B. Hannover) und Sagan (E. D. B. Berlin) in den Ausnahmerarif I A für Flachs etc., eine Erweiterung des Ausnahmetarifs XII für Feld-, Wald- und Wiesensamen etc. durch Aufnahme von Stationen der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn, desgleichen des Ausnahmetarifs XVII für leere Säcke durch Aufnahme von Stationen der Polässje'schen Eisenbahnen, Ermässigung mehrerer Frachtsätze des Ausnahmetarifs XX für Heringe, Erweiterungen der Ausnahmetarife A a und C a für Getreide etc., sowie B und D für Kleie und Oelkuchen und endlich Berichtigungen des XXII. Nachtrages.

Exemplare dieses Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 17. November 1885. (2458)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Dezember d. J. tritt der IV. Nachtrag zum **Sächsisch-Ungarischen Verbandstarife** in Kraft, welcher abgeänderte Frachtsätze enthält. Dieselben werden bis auf Weiteres um die in den Nachträgen III und IV unter B verzeichneten Kürzungsbeträge abgemindert. Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu erlangen.

Dresden, den 19. November 1885. (2459)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Dezember d. J. tritt der IV. Nachtrag zum **Sächsisch - Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarife** in Kraft, welcher neue und abgeänderte Frachtsätze enthält. Dieselben ermässigen sich bis auf Weiteres um die im Nachtrag III unter B verzeichneten Kürzungsbeträge. Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 19. November 1885. (2460)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Die im Spezial-Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiewbahn nach Königsberg etc. zu den besonderen Frachtsätzen für Mehl ab Lgow nach Königsberg etc., angegebenen Zuschläge von 1,24 Rbl. resp. 1,52 Rbl. und 1,78 Rbl. kommen von sogleich in Fortfall.

Die Direktion. (2461)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1886 kommen im Südwestdeutschen Tarifheft 7 (Saarbrücken - Badischer Güterverkehr) für die Badischen Stationen Gamburg, Geroldshausen, Hochhausen, Reichenberg und Tauberbischofsheim im Verkehr mit den Rhein-Nahebahnstationen Bingerbrück, Kreuznach und Langenlonsheim, ferner für die Badischen Stationen Bronnbach und Reinholzheim im Verkehr mit den Rhein-Nahebahnstationen der Strecke Bingerbrück bis einschliesslich Kromweiler anderweite, erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Bis zum Erscheinen des bezüglichen Tarifnachtrags ertheilt das diesseitige Tarifbüreau nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 20. November 1885. (2462)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung des Artikels „Torfstreu (Torferde)" in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen von den Pfälzischen Stationen Kindsbach und Landstuhl nach den Stationen der Grossh. Badischen Staatsbahnen kommen ab dem 1. Dezember d. J. die ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 des Südwestdeutschen Tarifhefts 8 zur Anwendung.

Karlsruhe, den 21. November 1885. (2463)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Im **Bergisch - Märkisch - Belgischen und Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbandsverkehr** werden „**Nähmaschinen, zusammengesetzt** oder **zerlegt**" in Wagenladungen von 10 000 kg hinfort nach Spezialtarif I tarifirt.

Elberfeld, den 18. November 1885. (2464J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Belgischer, Rheinisch - Köln-Minden- und Bergisch-Märkisch-Belgischer Güterverkehr. In den vorbezeichneten Güterverkehren werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1886 ab

„Knochen, auch gereinigt und zerkleinert (Knochenschrot, Knochengries u. s. w.)" — mit Ausnahme der zu Düngezwecken Verwendung findenden Artikel „Knochenmehl und Knochenasche", welche zu Spezialtarif III tarifiren,

in den Ausnahmetarif 4 versetzt; es hat dies eine Erhöhung der betreffenden Frachtsätze zur Folge.

Köln, den 18. November 1885. (2465)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Belgischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. November d. Js. ab wird die Station Soignies der Belgischen Staats-Eisenbahn in den im Deutsch-Belgischen Verkehr bestehenden Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren vom 15. Juni 1883 mit direkten Frachten für Pferde und Vieh aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen sowie das Tarifbüreau der Unterzeichneten.

Köln, den 19. November 1885. (2466)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 15. Januar k. J. treten die direkten Frachtsätze des **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandtarifs**, Heft 1, vom 1. Juli 1883 nebst Nachträgen für die Station Marienburg der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn mit Stationen der vormaligen Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Eisenbahn, der Holsteinischen Marschbahn, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ausser Kraft.

Berlin, den 18. November 1885. (2467)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Der am 1. Dezember d. Js. zur Einführung kommende Nachtrag II zum Gütertarifheft No. 6 enthält Ausscheidung der Stationen Hanau, Homburg v. d. Höhe, Oberursel, Offenbach und Rödelheim aus dem Verbands-Verkehr mit Württembergischen

Stationen, Aufhebung von Frachtsätzen für Crailsheim und Ulm Württemb. B. mit einigen Stationen des Eisenbahndirektions-Bezirks Erfurt sowie der Saalbahn und abgeänderte bezw. neue Sätze für verschiedene Stationen. Näheres durch die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrages käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 20. November 1885. (2468)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Vom 20. November cr. neuen Stils ab werden in dem unterm 8. Oktober cr. publizirten Ausnahmetarif für die Beförderung des Artikels rohe Baumwolle im direkten Deutsch-Mittelrussischen Güterverkehr auch noch die Stationen Kubinka (Moskau-Brester Eisenbahn), Hamburg (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona) und Hamburg (Lübeck-Büchener Eisenbahn) mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen.

	Frachtsätze pro 100 kg für Sendungen in Quantitäten		
	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg
		pro Wagen der Versandstation	
A. Ab Schnittpunkt östlich.	Kopeken		
Moskau	173,85	161,65	161,65
Kubinka	173,85	161,65	161,65
Jarzewo	130,78	125,02	130,96
B. Ab Schnittpunkt westlich.	Mark		
Bremen	2,33	1,73	0,90
Bremerhaven	2,33	1,73	0,90
Geestemünde	2,33	1,73	0,90
Hamburg	2,27	1,69	0,86

Die Beförderung erfolgt vorläufig nur über die Route Alexandrowo-Warschau-Brest.

Bromberg, den 18. November 1885. (2469)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der Getreidefrachtsatz Minsk-Danzig bezw. Neufahrwasser via Illowo wird von sogleich auf 85,26 Rbl. bezw. 87,26 Rbl. ermässigt.

Danzig, den 21. November 1885. (2470J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Der Frachtsatz Vogelheim-Schwetzingen im Nachtrag VII zu Heft II des **Steinkohlen- etc. Ausnahmetarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband** wird mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. ab von 0,86 auf 0,90 ℳ pro 100 kg erhöht.

Köln, den 18. November 1885. (2471)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 1. Dezember cr. ab werden die Abfertigungsbefugnisse der nachstehend benannten Stationen und Haltestellen:

a) Golina, Stahlhammer, Georgenberg und Dratzig,
b) Tworkau, Steubendorf, Stolzmütz, Falkenau, Slawentzitz, Gr. Stein, Kotlin, Pamiontkowo, Brunow, Puschkowa und Noldau

dahin erweitert, dass von und nach den unter a) genannten Stationen bezw. Haltestellen Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, von und nach den unter b) genannten Stationen und Haltestellen Leichen und lebende Thiere zur Beförderung angenommen werden.

Breslau, den 18. November 1885. (2472)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Main-Neckar-Bahn. Unter Hinweis auf die Vorbemerkungen zu den Frachttariftabellen des **Badisch-Bayerischen Gütertarifs** vom 1. Oktober 1885 Ziffer 6 wird bekannt gemacht, dass die im Badisch-Bayerischen Tarife enthaltenen Frachtsätze

1. zwischen Friedrichsfeld und den Bayerischen Stationen der auf Seite 18—23 des Badisch-Bayerischen Tarifes angegebenen Gruppen 19—39 einschliesslich 42—58 einschliesslich; 76; 88—99 einschliesslich, 101—103 einschliesslich; 117, 119—124 einschliesslich, 127—135 einschliesslich, 137—162 einschliesslich;
2. zwischen Heidelberg Hauptbahnhof und den Bayerischen Stationen der Gruppen 19—47 einschliesslich, 42, 50, 52, 54, 55, 56; ferner mit Arzberg, Eger, Groschlattengrün, Immenreuth, Kemnath-Neustadt, Kirchenlaibach, Markt-Redwitz, Neusorg, Pressath, Schirnding, Seussen, Trabitz und Waldershof aus den Gruppen 48 beziehungsweise 51;
3. zwischen Schwetzingen und den Bayerischen Stationen der Gruppen 19—39 einschliesslich, 42—57 einschliesslich; 76, 80—97 einschliesslich, 99, 103 und 117 einschliesslich vom gleichen Termine ab auch für die gleichnamigen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbahnhof beziehungsweise Schwetzingen der Main-Neckarbahn im Main-Neckarbahn-Bayerischen Verkehre gelten.

Die bezüglichen im Main-Neckarbahn-Bayerischen Tarife vom 1. März 1878 und in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Heidelberg M. N. B. sind gleichzeitig beziehungsweise soweit dieselben niedriger waren als die neuen Frachtsätze am 15. November l. J. ausser Kraft getreten.

Soweit bisher noch für weitere als in Ziffer 2 genannten Bayerischen Stationen direkte Frachtsätze für Heidelberg M. N. B. bestanden haben, kommen solche mit Ausnahme für die Bayerischen Gruppen 1—12 und 14—18 mit Wirkung vom 1. Januar 1886 ab in Wegfall. Für die letztbezeichneten Gruppen werden die im Main-Neckar-Bahn-Bayerischen Tarife enthaltenen direkten Frachtsätze für Heidelberg via Aschaffenburg bestehen bleiben.

Darmstadt, den 19. November 1885. (2473)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn. Mit Gültigkeit vom 22. November bis 31 Dezember 1885 werden für Getreidesendungen in Wagenladungen à 10 000 kg ab Nowosielitza nach Danzig und Königsberg nachstehende Frachtbegünstigungen gewährt:

a) bei Instradirung via Brody rücksichtlich der Strecke Nowosielitza-Brody der ermässigte Frachtsatz von 135 ₰ pro 100 kg,
b) bei Instradirung via Granica oder Myslowitz rücksichtlich der Strecke Nowosielitza-Lemberg der ermässigte Frachtsatz von 99,6 ₰ pro 100 kg.

Vorstehende ermässigte Frachtsätze gelangen im Rückvergütungswege gegen Vorlage der bezüglichen Originalfrachtbriefe ab Nowosielitza bis zur Bestimmungsstation (bei Instradirung via Brody unter Anschluss der betreffenden Zolldokumente), welche längstens zwei Monate nach erfolgtem Transporte zu geschehen hat, in Anwendung.

Wien, am 18. November 1885. (2474)
Die Centralleitung.

Ungarische Nordostbahn. Mit 1. Januar 1886 tritt der Nachtrag III zu unserem Lokaltarif Heft I in Wirksamkeit, welcher Gebühren-Berechnungs-Tabellen und Bestimmungen rücksichtlich der Ausgabe von Abonnementskarten für beliebige Strecken und zwar bis zu einer Entfernung von 10 km für 1, 2 und 3 Monate, und für grössere Entfernungen für 6 und 12 Monate enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind sowohl bei unseren Stationen als auch bei der Generaldirektion in Budapest (Büreau für Materialverwaltung) um den Preis von 10 kr. zu bekommen.

Budapest, im November 1885. (2475)
Die General-Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 1. Januar k. J. tritt zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. März 1878 ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen über Beförderung von Kindern zu ermässigten Preisen und über Beförderung von Reisegepäck auf Kinderbillets, die theilweise Ermässigungen, theilweise aber auch Erhöhungen der bisherigen Fahrpreise für Kinder unter 10 Jahren in sich schliessen. Abdrücke dieses Nachtrags werden binnen Kurzem auf unseren Stationen zur Einsicht ausgelegt sein. (2476)

Poln. Wartenberg, den 15. November 1885.
Direktion.

IV. Submissionen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger, der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und dem Anzeiger zum Centralblatt der Bau-Verwaltung vom 23. September 1885 und in der Schlesischen und Breslauer Zeitung vom 22. September 1885 durch die Königliche Eisenbahndirektion Breslau veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ soll in öffentlicher Ausschreibung die Lieferung und Ausführung der Eisenarbeiten für einen 12ständigen Lokomotivschuppen auf Bahnhof Tarnowitz und zwar je besonders

a) die schmiedeeisernen Fenster, Thore und Rauchfänge mit rund 9 700 kg,
b) die schmiedeeisernen Dachkonstruktionen mit rund 33 500 kg und die gusseisernen Säulen mit rund 7 000 kg

verdungen werden.

Angebotsformulare, Gewichtsberechnungen, Bedingungen und Zeichnungen sind gegen porto- und abtragfreie Einsendung von 2 ℳ für die Fenster, Thore und Rauchfänge und von 3 ℳ für die Dachkonstruktionen und die Säulen von dem technischen Eisenbahnsekretär Weber in unserem technischen Büreau, Empfangsgebäude Oderthorbahnhof 2. Stock, woselbst diese Schriftstücke auch zur Einsicht aufliegen, zu beziehen.

Die Angebote sind zu a mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung etc. eiserner Fenster, Thore und Rauchfänge für einen 12ständigen Lokomotivschuppen in Tarnowitz“ versehen bis Dienstag, den 15. Dezember 1885 Vormittag 11 Uhr und zu b mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung etc. der eisernen Dachkonstruktionen und Säulen für einen 12ständigen Lokomotivschuppen in Tarnowitz“ bis Sonnabend, den 19. Dezember dieses Jahres Vormittags 11 Uhr bei uns einzureichen.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 1180.

No. 22. Jahrgang 1885. Berlin, am 25. November 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 23. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A N	19962	1	Kiste	?	?	1	Aachen	Linksrh. Köln	
2	A S	3/4	2	Kisten	?	86 / 140,5	2	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	beschr. Guben.
3	B	—	2	—	Heerdplatten	12,5	3	Darmstadt	Main-Neckarb.	
4	B E S T	—	2	Stangen	Stahl	16	4	Düsseldorf Rh.	Rechtsrh. Köln	
5	B F	4476	1	Kiste	?	21	5	Mannheim	Badische Stsb.	Freiburg-Lippstadt bezettelt.
6	B S T	—	2	Rollen	Eisendraht	55	6	Haelen	Grand Centr. Belge	
7	B W	2365	1	Ballen	Zeug	14,5	7	Herford	K. E.-D. Hannover	
8	B Z	—	1	—	eis. Scheibe	4	8	Malsfeld	K.E.-D.Frankf.a/M.	
9	C S	—	1	Fass	leer	17	9	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
10	C W	2537	1	Kiste	?	?	10	Aachen	„	
11	D & Co.	985	1	„	?	?	11	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
12	E	1404	1	Bund	Hacken	24,5	12	Cassel	K. E.-D. Hannover	bez. Hagen.
13	E B	4	1	Pack	Säcke	32	13	Breslau	K. E.-D. Breslau	
14	E S	—	2	Kisten	unbekannt	72	14	Oderberg	„	
15	F	3628	1	Ballen	Baumwoll. Waaren	20,5	15	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
16	F E G	—	1	Kiste	Glas	40	16	Groningen	Niederländ. Stsb.	
17	F M	8404	1	„	Effekten	41	17	Berlin L.	K.E.-D.Magdeburg	
18	G K	2720	1	„	Puppenköpfe	31	18	Darmstadt	Main-Neckarb.	
19	G S	8250	1	Sack	?	49	19	Mannheim	Badische Stsb.	Neustadt a/H. bez.
20	G W F	4872	1	Kiste	?	62	20	Aachen	Linksrh. Köln	
21	H L	28/29	2	—	Schutzbretter	?	21	Saarbrücken		
22	H S	3552	1	Kiste	?	140	22	Köln Gereon	„	
23	H S	192	1	„	Korsetts	24	23	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
24	H Sch	—	1	Ballen	?	?	24	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
25	J	7/12	6	Kolli	1 Hinterofen	51	25	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
26	J C	53	1	Korb	eis. Ketten	92	26	Leer	„	
27	J D	14798	1	Fässchen	unbekannt	7,5	27	Breslau	K. E.-D. Breslau	
28	J M J	5164	1	Kiste	leer	4,5	28	Neuwied	Rechtsrh. Köln	
29	J S	1297	1	Ballen	gefüllt	16	29	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
30	K	228 / 34	1	„	Wollwaaren	34	30	Venlo	Niederländ. Stsb.	
31	K C	6028	1	Kiste	?	146	31	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
32	K K	—	1	Koffer	Kleider	29	32	Freiburg	Badische Stsb.	
33	K rrh	620	1	—	Kette	10	33	Hochfeld Rh.	Rechtsrh. Köln	
34	K S	—	2	Stück	Eisenrohre	51,5	34	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
35	K S	736	1	Pack	Becken, welche die Barbiere als Schilder benutzen	0,5	35	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
36	L	372	1	Petrol.-Fass	leer	35	36	Geestemünde	„	
37	L H	140	1	Ballen	Reisstroh	82	37	Aachen	Linksrh. Köln	
38	L J	845 / 846	1 / 1	Fass / Korb	?	100	38	Bingerbrück	„	
39	L S	6084	1	—	Paar Holzschuhe	?	39	Liblar	„	
40	M	5	1	—	Budentheil	49	40	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Revision im Keller vorgefunden, aus dem Jahre 1880 oder früher herrührend.
41	M L	20	1	Ballen	?	20	41	Aachen	Linksrh. Köln	
42	P K	— / —	61 / 1	Kolli / —	neue eis. Ofentheile / defekte Marmorplatte	452 / 56	42	Leipzig B. A. E.	K. E.-D. Erfurt	
43	S	I	1	Kollo	Eisentheil	10	43	Deutz	Rechtsrh. Köln	
44	S C	4788	1	Bund	Stahl	57	44	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
45	S & F	5497	1	Kiste	Zündhölzer	32,5	45	Münster	Rechtsrh. Köln	
46	W B	—	1	—	Taschenmesser, Brodmesser und Säge	—	46	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
47	W D	1	1	Lattenkiste	Kreissäge und Bandsägeblätter	19	47	Leipzig B. A. E.	K. E.-D. Erfurt	
48	WY	128	1	Kiste	?	21	48	Neuss	Linksrh. Köln	
49	W R	5820	1	„	Holzwaaren	9	49	Rothenburg	K. E.-D. Berlin	bekl. Liegnitz-Gundersehein (Gundersehein jedoch durchstrichen) lagert seit 6/10. cr.
50	W R	6345/6	2	Fässchen	Wein	126	50	Aachen	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
51	Adr. E. Martin Ludwigshafen.	—	1	Pack	Stühle	18	51	Mannheim	Badische Stsb.	Hirschhorn-Ludwigshafen bezettelt.
52	Brockhaus Leipzig	—	1	Kollo	Bücher	80	52	Aachen	Linksrh. Köln	
53	Buwel	—	1	Kiste	Muster	23	53	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
54	Erft	24112	1	Wagen	Nusskohle	—	54	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
55	Falke	19	1	—	Decke	—	55	Walcourt	Grand Centr. Belge	
56	G. Sander Culmbach	—	39	—	leere Fässer	?	56	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
57	G W Ründeroth	739	1	Korb	Zucker	16	57	Ründeroth	Rechtsrh. Köln	
58	J. G. Link Nürnberg	—	1	—	Decke	80	58	Aachen T.	Linksrh. Köln	
59	Junghöne Lahr	1120	1	Fass	leer	40	59	Lahr	Badische Stsb.	
60	Leinefelde	61 Nordhausen	1	Packet	Rüschen	4,5	60	Nordhausen Gep.-Exped.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	Monsieur Emile Viecvez de Gaucterre Mittelbach b. Chemnitz (Saxe)	—	1	„	seidene Damen-Handschuhe	0,75	61	Gera	K. E.-D. Erfurt	
62	S D Warren	—	1	—	Stuhl	8	62	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
63	U F Strassburg	884	1	Tönnchen	Heringe	7	63	Heidelberg	Badische Stsb.	
64	W. Kattowitz	—	7	Pack	leere gebr. Säcke	204	64	Oderberg	K. E.-D. Breslau	
					C. Kolli m. Nummern sign.:					
65	—	I	1	—	gebogenes Gussrohr	13,5	65	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
66	—	166	1	Kollo	Eisentheil	—	66	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	—	612	1	—	neues Spiritusgebinde	—	67	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
68	—	1928	1	Kanne	gefüllt	71	68	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
69	—	5409	1	Ballen	Baumwoll-Abfall	42	69	M. Gladbach	„	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
70	G	1155	1	Kiste	?	14	70	Neuss	Linksrh. Köln	
71	H	—	1	„	Manufakturwaaren	13	71	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
72		101 102/3	3	Kisten	Kurzwaaren	112	72	Aachen Sped.	Linksrh. Köln	
73		7076	1	Ballen	anscheinend Teppiche	13	73	Wanne	Rechtsrh. Köln	
74		—	1	Bällchen	Sackleinen	10	74	Kreuznach Eilgut	Linksrh. Köln	
75		27387	1	Korb	Champagner	56	75	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
					E. Kolli ohne Signatur:					
76	—	—	1	Bund	Besen	8	76	Villingen	Badische Stsb.	
77	—	—	2	—	Bodentragwinkel zu ein. Eisenbahnwagen	—	77	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	—	—	2	—	eiserne Budenstangen	11	78	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
79	—	—	1	—	Decke	—	79	Walcourt	Grand Centr. Belge	
80	—	—	2	Kolli	Eisenblech	—	80	Herbesthal	Linksrh. Köln	
81	—	—	5 / 12	Gebund / Stück	Eisenröhren	—	81	Aachen	„	
82	—	—	4	„	Eisenrohre	74	82	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
83	—	—	1	Kollo	Eisentheile	19	83	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
84	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	110	84	Braunschweig Güterschuppen	Braunschweig.	
85	—	—	1	Fass	leer	30	85	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
86	—	—	6	Fässer	leer —	180	86	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
87	—	—	3	Stück	Glasflaschen —	2	87	Posen	K. E.-D. Breslau	
88	—	—	4	Kolli	Gusswaaren —	143	88	Mannheim	Badische Stsb.	2 Kolli alte Bezettelung Berlin-Mainz.
89	—	—	1	—	hölzerne Hacke —	1	89	Elze	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	Bund	Hufeisen —	10	90	Braunschweig Güterschuppen	Braunschweig.	
91	—	—	1	—	lebendes Kalb, anscheinend einige Tage alt	—	91	Vehrte	Rechtsrh. Köln	
92	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	89	92	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
93	—	—	1	—	Kette —	—	93	Gittelde	Braunschweig.	
94	—	—	1	—	alte Laterne —	—	94	Schöningen	"	
95	—	—	1	—	Leine —	?	95	Köln Rheinstat.	Linksrh. Köln	
96	—	—	1	—	Leine —	?	96	"	"	
97	—	—	1	—	Marmorplatte (offen)	57	97	Freiburg	Badische Stsb.	
98	—	—	1	—	gusseis. Maschinentheil	15	98	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
99	—	—	2	Kolli	Maschinentheile —	24	99	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
100	—	—	1	Packet in schwarzem Wachstuch	— —	?	100	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
101	—	—	1	Packet	? —	—	101	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
102	—	—	1	—	gusseis. Rohr 2,8 m lang	16	102	Bohmte	Rechtsrh. Köln	
103	—	—	1	Stange	Rundeisen —	2	103	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
104	—	—	1	—	Sackwagen —	—	104	Güstrow	Mecklenb. Fr.-Frz.	im Wagen 6959 ab Neubrandenburg.
105	—	—	1 1 1	— — —	Schraubenschlüssel — Beiszange — schwarze Kapsel von Holz —	—	105	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
106	—	—	1	—	weisse baumwollene Spreitdecke	0,5	106	Hamburg G.-E.	Lübeck-Hamburg.	
107	—	—	1	—	hölzerner Stellbock —	13	107	Schiefbahn	Linksrh. Köln	am 14./11. Zug 307 aus Wagen 1750 M F F E.
108	—	—	1	—	kleine gusseis. Thür	1,5	108	Linden	K. E.-D. Hannover	
109	—	—	1	Bund	Tonnenbänder —	4	109	Harburg	"	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A F	1757	1	Kiste	? —	61	1	Königgrätz	Oe. N.-W.-B.	seit 26/10. 85.
2	AF (verschlungen)	267	1	"	Thonpuppen —	20	2	Arnau	"	seit 14/10. 85.
3	A R	2160	1	"	? —	21	3	Reichenberg	"	seit 27/10. 85.
4	E R	12	17	Stück	Cottone —	75	4	Hohenelbe	"	seit 31/10. 85.
5	G	3116/7	2	Ballen	Garn —	210	5	Kolin	"	seit 8/10. 85.
6	H M	44	1	"	Hadern —	35	6	Jedlesee Auf	"	seit 28/10. 85.
7	J F	2	1	Fass	Gurken —	10	7	Königgrätz	"	seit 20/10. 85.
8	J K	412	1	Pack	Fournier —	33	8	"	"	seit 5/10. 85.
9	J R W	1014	1	Ballen	Baumwollgarn —	250	9	Reichenberg	"	seit 15/10. 85.
10	L	1	1	Kübel	Butter —	12	10	Celakowitz	"	seit 14/10. 85.
11	L C E	12	1	Ballen	Kaffee —	65,5	11	Laube	"	seit 31/10. 85.
12	P	3708	1	Sack	Rosinen —	63	12	Trautenau	"	seit 30/10. 85.
13	S	11	3	Säcke	Grünzeug —	106	13	Vsetat Privor	"	seit 31/10. 85.
14	S B	198	1	Kiste	leer —	22	14	Prag Tr.	"	seit 19/10. 85.
15	S S	—	1	Fass	leer —	97	15	Oberhollabrunn	"	seit 27/10. 85.
16	T R	21/24	4	Säcke	Hornspäne —	92	16	Pulkau	"	seit 20/10. 85.
17	K	164 978 6632	3	Fässer	? —	227	17	Senftenberg	"	seit 30/10. 85.
18	W	—	4	Fässer	Heringe —	20	18	Znaim	"	seit 18/10. 85.
19	E. Haas Znaim	2	1	Fass	Gurken —	10	19	Deutschbrod	"	seit 17/10. 85.
20	J. Brcjnich	—	1	Koffer	? —	45	20	Kolin	"	seit 4/10. 85.
21	Johann Jost Joslovic	—	1	Ballen	leere Säcke —	27	21	Chotebor	"	seit 28/10. 85.
22	Pass	85	1	Sack	Reisbürsten —	15	22	Jitschin	"	seit 22/10. 85.
23	—	9807 162	1 1	— —	Emaildeckel — Eisenplatte —	0,5 0,5	23	Lissa	"	seit 17/10. 85.
24	—	—	1	Sack	Aepfel —	24	24	Wien	"	seit 31/10. 85.
25	—	—	1	—	Einsatz zu einem Englischen Abort	7	25	Langenzersdorf	"	seit 24/10. 85.
26	—	—	1	—	1/2 Hektoliterfass, leer	28	26	Prag tr.	"	seit 19/10. 85.
27	—	—	1	Sack	Kalk —	51	27	Altpaka	"	seit 23/10. 85.
28	—	—	1	"	Kehricht —	61	28	Prag tr.	"	seit 19/10. 85.
29	—	—	2	Säcke	Kleie —	102	29	Göllersdorf	"	seit 20/10. 85.
30	—	—	1	—	2rädrige Rodl —	—	30	Nimburg	"	seit 2/10. 85.
31	—	—	1	Bund	Spanisches Rohr —	4,5	31	Wiese	"	seit 30/10. 85.
32	—	—	5	Ballen	leere Säcke —	139	32	Melnick	"	seit 6/10. 85.
33	—	—	1	Sack	Taubenmist —	60	33	Iglau	"	seit 29/10. 85.
34	—	—	1	"	Zwiebeln —	50	34	Prag tr.	"	seit 22/10. 85.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen von Seite 1176.

Zu diesen Terminsstunden wird in unserem technischen Büreau die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote stattfinden.

Für den Zuschlag werden 14 Tage vom Terminstage Frist vorbehalten.

Breslau, den 15 November 1885.
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt (Breslau-Tarnowitz). (2477)

Die Lieferung von 135 000 Stück eichenen, 70 000 Stück kiefernen, 10 000 Stück kiefernen oder buchenen Bahnschwellen und 17 700 Stück eichenen Weichenschwellen soll in 9 Loosen verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote

am 5. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr,

im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 10 —. Angebote müssen bis zum obigen Termine an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung hölzerner Schwellen“ eingesandt werden. — Die Bedingungen, welche der Lieferung zu Grunde gelegt werden, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 70 ₰ bezogen werden.

Das zu den Lieferungsangeboten zu benutzende Formular wird beigegeben.

Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 2. Januar 1886 ab.

Magdeburg, den 19. November 1885. (2478)
Königliche Eisenbahndirektion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten zu Halle, Fulda, Limburg und Eschwege lagernden abgängigen Materialien beabsichtigen wir zu verkaufen.

Die für diesen Verkauf massgebenden Bedingungen können von unserem maschinentechnischen Büreau hier, woselbst auch Gelegenheit zur Einsichtnahme derselben geboten ist, gegen portofreie Einsendung von 55 Pfennigen in Baar oder Reichspostmarken bezogen werden und sind bezügliche Angebote mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf von abgängigen Werkstattsmaterialien“

an das genannte Büreau bis spätestens zum 10. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, einzusenden.

Später eingehende Angebote werden nicht berücksichtigt. Die für den Zuschlag vorbehaltene Frist beträgt 14 Tage vom Eröffnungstermine an gerechnet.

Frankfurt a. M., den 20. November 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (2479)

Hierdurch die schmerzliche Mittheilung, dass heute Vormittag unser geliebter Gatte und Vater, der

Grossherzogl. Maschinenmeister i. P.

Hermann Daudt

sanft entschlafen ist.

Giessen, 20. November 1885.

Die trauernden Hinterbliebenen.

Ein Ingenieur,

welcher seit 10 Jahren die Leitung einer Fabrik zur Herstellung von Apparaten zur **centralen Signal** und **Weichenstellung** hatte, sucht Stellung bei der Eisenbahn etc. Offert. sub **R. R.** 9360 an Rudolf Mosse, Braunschweig.

A. Warmuth

Kaiserlich Russischer Hofspediteur

BERLIN

übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke F & G, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

Obstbäume.

Aepfel, hochstämmig		pro 100
	mit 2jährig. Kronen	ℳ 90
„	„ „ 1 „	„ 72
Birnen,	„ „ 2 „	„ 100
„	„ „ 1 „	„ 80
Linden, 12—16 cm Stammumf. auf 1 m		„ 110
Kastanien, 12—16 cm	„ „ 1 „	„ 100
Ulmen, 10—12 cm	„ „ 1 „	„ 90

Ferner offerire:

Forst- und Heckenpflanzen in mehr als 400 Sorten, Zierbäume, Sträucher, Coniferen, Rosen etc. in mehr als 2000 Sorten zu ganz aussergewöhnlich billigen Preisen. Kataloge gratis.

Herm. A. Hesse, Baumschulen, Weener, Prov. Hannover.

Joseph Vögele, Mannheim.

Gegründet 1842.

Fabricirt als Specialität:

Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren,
Signalstellungen
für Haupt- und Secundärbahnen
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft

---

Vortheilhafte Bezugsquelle für Uhren.

Der Unterzeichnete liefert seit Jahren an die Herren Beamten Uhren aller Art nur **I. Qualität** und unter **5 jähriger Garantie** gegen mässige **Ratenzahlungen. Preis-Verzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Bestellungen bitte **baldigst** zu machen, damit sämmtliche Aufträge vor Weihnachten ausgeführt werden können.

Hch. Hansen, Uhrenfabrik, **Aachen,** Bahnhofstr. 29.

Fahnen, Flaggen, Banner

liefert die

Fahnen-Manufactur Franz Reinecke, Hannover.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktiengesellschaft bei, betr. Lösbare Reibungskuppelung.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 93. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. November 1885.

Die Anschlussbauten der Orientalischen Bahnen

waren bisher den eingegangenen Nachrichten zufolge trotz der Ostrumelischen Insurrektion und der Kriegsrüstungen in Bulgarien und Serbien in einem mässigen Fortgang geblieben. Die Arbeiterzahl war zwar im September durch Einziehung zu den Milizen erheblich zurückgegangen, stieg indess im Oktober allmählich wieder durch Zuzüge, namentlich von den fertiggestellten Serbischen Strecken. Auf der Strecke nach Salonik, auf welcher die Arbeiten am längsten und stärksten im Betrieb sind, waren die Fortschritte sowohl in Serbien (Nisch-Vranja) als in der Türkei (Vranja-Uskub) bis jetzt solche, dass man, wenn die Wirren durch die Intervention der Grossmächte wirklich beigelegt worden wären, wohl noch eine Vollendung im Jahre 1886 hätte in Aussicht nehmen können. Durch die erfolgte Kriegserklärung von Serbien an Bulgarien ist aber diese Hoffnung hinfällig geworden. In dem südlichen Serbien und den angrenzenden nördlichen Theilen von Albanien, welche von der Anschlusslinie nach Salonik (Nisch-Uskub) durchschnitten werden, stehen sehr bedeutende Truppenmassen und inmitten der inzwischen ausgebrochenen Aktion wird der Bau einen Fortgang kaum haben können. Ausserdem pflegt der grössere Theil dieser Gegenden einen strengen Winter zu haben und beide Gründe zusammengenommen lassen eine nahezu gänzliche Einstellung der Arbeiten mindestens bis zum nächsten Frühjahr kaum als zweifelhaft erscheinen. Viel schlimmer noch steht es um die Anschlussstrecke nach Konstantinopel. Diese zweigt in Nisch von der Serbischen Bahn ab, geht über Pirot und Sofia durch Bulgarien und erreicht in Ostrumelien bei Bellova (Sarembey) die im Betrieb befindliche Linie Philippopel - Adrianopel - Konstantinopel. Hiervon war die Serbische Strecke Nisch-Pirot erst in sehr geringem Baubetrieb, ebenso wie die anschliessende Bulgarische nach Sofia u. s. w. und hier spielen sich gerade augenblicklich die Kriegsereignisse ab. Dazu kommt noch, dass es sich um grössere Terrainschwierigkeiten hand It als auf der Saloniker Anschlusslinie und ferner, dass der Bulgarische Staat, welcher die Arbeiten an eine einheimische Unternehmergesellschaft übertragen hat, die Gelder dem Baufortschritt entsprechend selbst beschaffen muss. Dies wäre ihm bei geordneten Verhältnissen nicht besonders schwer gefallen, da er über einen nicht unbeträchtlichen Staatsschatz verfügte. Es ist aber wohl kaum denkbar, dass Bulgarien, welches am allermeisten bei den Kriegsereignissen engagirt ist, in der nächsten Zukunft für den Eisenbahnbau erhebliche Ausgaben zu machen in der Lage sein wird.

Bei dem Ostrumelischen Stück von Vakarel bis Bellova, 48 km lang, welches grosse Bauschwierigkeiten bietet, ist die Zukunft am meisten unsicher. Bisher war Ostrumelien eine, wenn auch ziemlich selbständige Provinz der Türkei und die darin belegene Eisenbahn war Türkische Staatsbahn. Als solche wurde auch das Anschlussstück gebaut. Wenn nun die Ostrumelische Insurrektion wirklich zu einem Losreissen von der Türkei führen sollte, so würden die Verhältnisse der dortigen Eisenbahn ebenso ins Ungewisse gestellt werden, wie die Verhältnisse in der Provinz.

Alles in allem genommen sind die Orientalischen Anschlüsse wieder ihrem alten Verhängniss verfallen: man glaubt einen Schritt vorwärts gekommen zu sein und plötzlich wird alle Hoffnung vereitelt, auf wie lange? dürfte kaum jemals so unsicher gewesen sein als heute.

Die im Betrieb befindliche Eisenbahn in Ostrumelien ist auf der Grenze zwischen den Stationen Mustafa-Pascha und Hermanli, etwa 38 km von Adrianopel, von den Ostrumeliern gleich beim Anfang der Insurrektion am 18. September zerstört worden, indem einige Brücken gesprengt und auf längeren Strecken Schienen und Schwellen aufgerissen wurden. Seitdem ist also die Verbindung zwischen Ostrumelien und Konstantinopel unterbrochen und die Ostrumelischen Bahnstrecken sind jetzt ein Stumpf mit drei todten Enden:

Südlich an der Türkischen Grenze, nördlich vor dem Balkan bei Jamboli und westlich bei Sarembey (Bellova). Sämmtliches Fahrmaterial, sowie das Beamtenpersonal, welches sich bei der Unterbrechung am 18. September auf Ostrumelischem Boden befand, ist dort geblieben und musste zunächst Truppentransporte bewirken; darauf wurde auch wieder ein nothdürftiger Verkehr hergestellt durch einen Zug von Sarembey nach Jamboli, welcher den einen Tag hin und den andern Tag zurückfährt. Da in Ostrumelien an den Eisenbahnstümpfen Werkstätten sowohl als grössere Depotbahnhöfe gänzlich fehlen und da das Land Ostrumelien gegenwärtig nur äusserst schwierige

Kommunikation mit der Aussenwelt hat (über die Balkanpässe nach Bulgarien oder über den Seehafen Burgas), so unterliegt der Eisenbahnbetrieb natürlich sehr grossen Schwierigkeiten, die sich von Monat zu Monat steigern müssen.

Die Türken beschränken sich bisher darauf, die Grenze mit sehr bedeutenden Truppenmassen abzusperren und es scheint noch gänzlich ungewiss, wann sie sich zum Einmarschiren entschliessen werden. Alsdann wird jedenfalls die Bahnlinie wieder eine grosse Rolle spielen, da im Orient sowohl wie anderswo die Kriegsoperationen sich den Eisenbahnen eng anzuschliessen pflegen.

Die Erkrankungsverhältnisse der Beamten von 26 Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1884.

Dem nunmehr vorliegenden dritten Jahrgange der von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen „Statistischen Nachrichten über die Erkrankungsverhältnisse der Beamten von 26 Vereinsverwaltungen im Jahre 1884“ *) (21 Deutsche, 3 Oesterreichische und 2 Niederländische) entnehmen wir die nachstehenden Notizen von allgemeinem Interesse.

Was zunächst Plan und Anlage des qu. Werks betrifft, so schliesst sich dasselbe den Nachrichten des Jahres 1883 genau an.

Die Erhebungen über die Erkrankungsverhältnisse des Jahres 1884 beziehen sich nicht durchweg auf dieselben Bahnen, wie im Vorjahre, da die Materialien der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt zum ersten Mal in die Statistik aufgenommen sind, während die Materialien der verstaatlichten Tilsit-Insterburger Eisenbahn mit denjenigen des Direktionsbezirks Bromberg vereinigt sind. Mit Rücksicht auf das zahlreiche Personal der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt erhöhte sich die Zahl der beobachteten Erkrankungsfälle im Jahre 1884 nicht unbedeutend. Die Gesammtzahl der Erkrankungen betrug 41 392 (gegen 39 534 im Vorjahre) und zwar entfielen auf das:

Zugförderungspersonal . .	9 533	oder 23,03 pCt.	
gegen	8 431	„ 21,32 „	im Vorjahre
Zugbegleitungspersonal . .	8 106	„ 19,58 „	
gegen	7 839	„ 19,82 „	„ „
Bahnbewachungspersonal .	7 283	„ 17,60 „	
gegen	7 464	„ 18,88 „	„ „
Stations- und Expeditionspersonal	14 332	„ 34,62 „	
gegen	14 003	„ 35,44 „	„ „
sonstige pensionsberechtigte Personal	2 138	„ 5,17 „	
gegen	1 797	„ 4,54 „	„ „

Die Erkrankungsziffer stellte sich im Jahre 1884 bei ca. 88 000 im Dienst befindlichen Personen für das Gesammtpersonal auf 47 pCt. gegen das Vorjahr (49) eine geringe Aufbesserung; auch bei drei Beamtenkategorien erscheint die Erkrankungsziffer dieses Jahres mehr oder weniger günstiger, eine Ausnahme machte blos das Zugförderungs- und sonstige pensionsberechtigte Personal, welche bereits seit der 1882er Aufnahme eine zunehmende Erkrankungsziffer zeigen; die Erkrankungsziffern der Beamten sind diese:

Jahr	Zugförderungs-	Zugbegleitungs-	Bahnbewachungs-	Stations- und Expeditions-	sonstiges pensions-berechtigtes	Gesammt-
	Personal					
1884	85	63	34	41	27	47
1883	82	64	37	45	26	49
1882	79	62	34	44	22	47

Wie sich bei den einzelnen Bahnverwaltungen die Verhältnisse der Erkrankungen für das Gesammtpersonal sowohl, wie für die verschiedenen Beamtenkategorien im Jahre 1884 gestalten, lässt die nachstehende Tabelle leicht übersehen, welche zugleich die entsprechenden Ziffern des Jahres 1883 enthält.

Von je 100 im Dienst befindlichen Personen erkrankten beim:

Bahnverwaltungen	Jahr	Zugförderungs-	Zugbegleitungs-	Bahnbewachungs-	Stations- und Expeditions-	sonstigen pensionsberechtigten	Gesammt-
		Personal					
Bayerische Staats-E.	1884	83	81	41	44	16	54
	1883	87	77	42	44	17	54
Sächsische Staats-E.	1884	42	35	14	17	8	22
	1883	39	34	14	16	8	21
Elsass-Lothringische E. . . .	1884	80	48	26	28	—	39
	1883	105	90	41	49	—	63
K. E.-D. Altona	1884	21	13	7	19	—	15
	1883	29	11	25	26	—	25
K. E.-D. Berlin	1884	77	65	39	53	28	50
	1883	76	58	38	51	30	48
Berlin-Dresdener E.	1884	148	52	36	46	28	52
	1883	154	47	47	49	35	62
K. E.-D. Bromberg	1884	80	73	36	27	—	40
	1883	70	68	38	44	—	49
Tilsit-Insterburger E. . . .	1884	—	—	—	—	—	—
	1883	33	33	17	46	12	26
K. E.-D. Elberfeld	1884	94	85	56	59	40	64
	1883	94	82	61	58	42	64
K. E.-D. Erfurt	1884	95	81	41	45	28	52
	1883	—	—	—	—	—	—
Halle-Sorau-Gubener E . . .	1884	126	61	36	28	22	48
	1883	149	63	31	36	69	54
K. E.-D. Frankfurt a/M. . .	1884	100	63	44	49	—	58
	1883	103	71	44	47	—	58
K. E.-D. Hannover.	1884	93	59	35	48	—	54
	1883	93	55	39	49	—	54
K. E.-D. Köln (linksrh.) . . .	1884	130	68	51	57	39	62
	1883	96	69	53	58	28	57
K. E.-D. Köln (rechtsrh.) . .	1884	94	59	40	56	24	55
	1883	98	63	40	59	18	57
Breslau-Warschauer E. . . .	1884	38	—	50	52	50	44
	1883	14	63	67	53	24	46
Crefelder E.	1884	80	56	17	27	—	34
	1883	80	87	25	39	—	44
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahnen	1884	94	11	21	45	—	32
	1883	8	56	22	23	26	27
Eutin-Lübecker E.	1884	63	57	15	53	—	39
	1883	63	14	33	11	—	27
Lübeck-Büchener E.	1884	71	53	16	36	40	36
	1883	67	77	24	39	29	40
Marienburg-Mlawkaer E. . .	1884	35	27	11	34	19	25
	1883	38	100	26	31	14	33
Nordhausen-Erfurter E. . . .	1884	79	47	23	29	15	32
	1883	79	62	34	27	6	34
Böhmische Nordbahn	1884	83	70	31	31	10	38
	1883	34	123	106	89	33	71
Mährisch-Schlesische Centralbahn	1884	47	138	20	62	11	55
	1883	85	86	—	60	9	49
Oesterreichische Nordwestbahn	1884	151	69	56	54	18	57
	1883	142	72	48	51	22	54
Niederländische Centralbahn .	1884	15	40	6	17	37	19
	1883	17	11	1	12	43	15
Niederländische Staatsbahnen	1884	37	34	5	20	—	17
	1883	33	46	11	21	—	21

Nach dieser Uebersicht hatten, abgesehen von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt und der Tilsit-Insterburger Eisenbahn nur 6 Bahnen eine gegen das Vorjahr günstigere Erkrankungsziffer aufzuweisen, bei allen übrigen Bahnen war dieselbe mehr oder weniger höher.

Die vorstehend aufgeführten 41 392 Erkrankungsfälle hatten eine Dauer von 801 017 Tagen (gegen 808 602 im Vorjahre), es beträgt also die durchschnittliche Dauer einer Erkrankung 21 Tage (gegen 20 im Vorjahre).

Auf die verschiedenen Gruppen vertheilen sich diese Resultate wie folgt:

---

*) Exemplare des Werks können gegen Erstattung der 1 *M.* betragenden Druckkosten von dem Büreau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3 bezogen werden. Die Red.

	Zahl der Krankheitstage	Durchschnittliche Dauer einer Erkrankung Tage	
Zugförderungspersonal	157 208	16	
gegen	140 477	17	im Vorjahre
Zugbegleitungspersonal	160 939	20	
gegen	149 293	19	„ „
Bahnbewachungspersonal . . .	174 391	24	
gegen	165 981	22	„ „
Stations- und Expeditionspersonal	317 054	22	
gegen	306 884	22	„ „
sonstiges pensionsberechtigtes Personal	51 425	24	
gegen	45 967	26	„ „

In betreff der Krankheitsformen theilen wir aus den Statistischen Nachrichten folgendes mit:

Von je 100 im Dienst gewesenen Beamten erkrankten an: I. Allgemeinen und Blutkrankheiten 1884 13,83 pCt. des Gesammtpersonals (1883 14,48 pCt.), darunter an Rheumatismus 8,07 (8,07)*), an Typhus 0,10 (0,12), an Diphtheritis 0,21 (0,21). II. Krankheiten des Nervensystems 2,25 (2,23), darunter an Geisteskrankheiten 0,06 (0,04). III. a) Krankheiten der Augen 1,17 (1,13), b) Krankheiten der Ohren 0,24 (0,24). IV. Krankheiten der Athmungsorgane 8,51 (9,37), darunter an Lungenschwindsucht 0,36 (0,37), an Lungen- und Brustfellentzündung 0,86 (1,04), an Kehlkopfkrankheiten 0,54 (0,50). V. Krankheiten der Cirkulationsorgane 0,87 (0,89), darunter des Herzens 0,32 (0,30). VI. Krankheiten der Verdauungsapparate 11,49 (11,57), darunter des Magens 5,61 (5,31), der Leber 0,23 (0,26). VII. Krankheiten der Harn- und Geschlechtsorgane 0,55 (0,52). VIII. Krankheiten der äusseren Bedeckungen 2,96 (3,06). IX. Krankheiten der Bewegungsorgane 1,25 (1,71). X. a) Verletzungen im Dienst 3,32 (3,36), b) Verletzungen ausser Dienst 0,50 (0,29). Ausserdem: Simulation 0,01 (0,01), Selbstmord 0,01 (0,04).

Nach Vorstehendem waren allgemeine und Blutkrankheiten und Krankheiten der Athmungsorgane erheblich weniger als im Vorjahre zu verzeichnen, während alle übrigen Krankheiten u n e r h e b l i c h mehr oder weniger auftraten.

An Selbstmördern wurden 12 (gegen 29 im Vorjahre) nachgewiesen.

Von dem Personal der an der Erkrankungsstatistik sich betheiligenden Verwaltungen starben 964 Personen gegen 878 oder 1,09 pCt. (gegen 1,09 pCt. im Vorjahre) des Gesammtpersonals.

Es kommen hierbei auf das:

Zugförderungspersonal	94 oder	0,84 pCt. dieser Kategorie	
gegen	66 „	0,64 „ „ „	im Vorjahre
Zugbegleitungspersonal	159 „	1,23 „ „ „	
gegen	145 „	1,18 „ „ „	„ „
Bahnbewachungspersonal	245 „	1,14 „ „ „	
gegen	216 „	1,07 „ „ „	„ „
Stations- und Expeditionspersonal . .	369 „	1,06 „ „ „	
gegen	379 „	1,21 „ „ „	„ „
sonstige pensionsberechtigte Personal	97 „	1,24 „ „ „	
gegen	72 „	1,06 „ „ „	„ „

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Erhöhung der Rentabilität des Personenverkehrs.

Die im letzten Berichte hierfür erwähnten Massnahmen, stellen die Frage in den Vordergrund, inwiefern die Hebung des Lokalverkehres auch als diesfälliges Mittel zu dienen hätte. Der noch so intensive Personenverkehr war nie so ergiebig, um dessen Betriebskosten zu decken, daher der Frachtenverkehr hierzu herangezogen werden musste. Den Eisenbahnen wird durch die Pflicht der unentgeltlichen Postbeförderung eine grosse Last aufgebürdet und ihnen durch den postalischen Packettransport eine schwere Konkurrenz bereitet. Als Kompensation für diese Opfer wird von einflussreicher Seite auf die Hebung des Lokalverkehres hingewiesen; das Hauptaugenmerk sei noch immer auf die durchgehenden Züge gerichtet, unbekümmert darum ob dieselben dicht bevölkerte Gegenden zu gelegener oder ungelegener Zeit passiren, nur selten werden passende Lokalzüge zwischen Mittelstationen der Strecke in geeigneter Weise verwendet. Würde man, auf Grund der statistischen Ergebnisse die Durchgangszüge als Eilzüge einführen und die Personenzüge hauptsächlich auf den Lokalverkehr beschränken, so wäre gewiss eine Erhöhung der Rentabilität des Personenverkehres zu erzielen. Passagiere der ersten zwei Wagenklassen bedienen sich auf längern Strecken gewöhnlich der Schnellzüge und Passagiere der III. Klasse, denen an schnellerer Beförderung gelegen ist, geben gern die kleine Preisdifferenz für Schnellzüge; für das Publikum der Zwischenstationen bliebe auch bei Auflösung durchgehender Personenzüge in Lokalzüge die Möglichkeit des Ueberganges auf Schnellzüge gewahrt. Endlich würde der Ersatz der Bummelzüge durch gemischte Züge oft von Vortheil sein und den Personenverkehr rentabler machen. — Insoweit nicht Rücksichten des Anschlusses oder der grössern Bedeutung gewisser Zwischen- und Grenzstationen entgegenstehen, finden diese Vorschläge ohnehin bei allen Verwaltungen, bereitwillige Beachtung.

*) Die Ziffern in Parenthesen ( ) beziehen sich auf das Jahr 1883.

Weitere Verhandlungen über die Eisenbahntarif-Enquete.

Wie bereits mitgetheilt, haben die Oesterreichischen Eisenbahnen, infolge der ihnen vom Handelsministerium zugegangenen Beschlüsse der Eisenbahntarif-Enquete, diesem Ministerium in einer Denkschrift angezeigt, welche von diesen Beschlüssen seitens der Eisenbahnen angenommen wurden und welche abgelehnt werden mussten. Das Handelsministerium hat nun dem „F. B." zufolge der Eisenbahndirektoren-Konferenz diejenigen Punkte zu erneuerter Behandlung überwiesen, deren Behandlung dem Ministerium nicht ausreichend erschienen ist. Das Ministerium hat für die Beantwortung dieser Punkte einen unaufschiebbaren Präklusivtermin von 4 Wochen bestimmt und wird erst dann in die meritorische Behandlung der Denkschrift eingehen. Inzwischen hat die Olmützer Handelskammer sich in einer Eingabe an das Handelsministerium gewendet, dass nunmehr, nachdem nahezu drei Jahre seit Beginn der Verhandlungen der Eisenbahntarif-Enquete verflossen sind, dem Publikum das Schicksal der von der Enquete gefassten Beschlüsse bekanntgegeben werden möge. Die Olmützer Kammer hat gleichzeitig alle an jener Enquete betheiligten Korporationen aufgefordert, in gleichem Sinne an das Handelsministerium zu petitioniren.

Elektrische Beleuchtungsapparate für Truppen-Massentransporte.

Laut Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums an alle Bahnverwaltungen hat sich anlässlich der letzten Manöver die Anwendung der elektrischen Beleuchtung bei der Truppen-Einwaggonirung als vorzüglich erwiesen. Nachdem solche Massentransporte alljährlich in den verschiedensten Gegenden des Reiches stattfinden, so erscheint es geboten, dass sich die Bahnen wenigstens für ihre Hauptstationen dieser Beleuchtungsart versichern. Da jedoch die Anschaffung eines solchen Beleuchtungsapparates immerhin mit ganz bedeutenden Kosten verbunden ist, welche, wenn die Benutzung derselben nur eine sehr kurze ist, umsomehr in die Wagschale fallen, so wäre es zweckdienlich, wenn wenigstens die Hauptbahnen zur gemeinsamen Anschaffung einiger mobiler elektrischer Beleuchtungsapparate sammt Zugehör veranlasst würden, welche, wenn entsprechend deponirt in den Bedarfsfällen an die betreffenden Punkte gebracht und in Funktion gesetzt werden könnten. Hierüber soll in der gemeinsamen Direktorenkonferenz entschieden werden, nachdem die gleiche Anregung auch an das Königlich Ungarische Kommunikationsministerium ergangen ist.

Publikation der Erhöhung von Frachtentarifen.

Laut einer Verordnung des Oesterreichischen Handelsministeriums werden die Bahnverwaltungen angewiesen, dass jede Erhöhung der Frachtentarife der Eisenbahnen 6 Wochen vorher publizirt werden muss. Eine ähnliche Verordnung hat auch das Ungarische Kommunikationsministerium erlassen.

Zusammenstellung der in Oesterreich zum Verkehr zugelassenen Sprengmittel.

Eine solche Zusammenstellung ist vom Ministerium des Innern den politischen Behörden in Oesterreich zur strengen Nachachtung zugekommen, womit die im „Reichsgesetzblatt" vom 2. Juli 1877 No. 68 und vom 22. September 1883 No. 156 diesbezüglich enthaltenen Vorschriften in Erinnerung gebracht, resp. die derzeit zum Transporte zugelassenen Sprengmittel aufgezählt und die hierbei zu beobachtenden sicherheitspolizeilichen Vorsichten bezeichnet werden. Ein solches Verzeichniss ist bei der K. K. Hof- und Staatsdruckerei für den Betrag von 52 kr. käuflich zu haben; dasselbe bildet sonach eine Ergänzung der vom Handelsministerium speziell für die Zwecke der Eisenbahnverwaltungen hinausgegebenen Erlasse, deren Uebersicht im „Oesterreichischen Centralblatt" No. 8 vom Jahre 1885 enthalten und in No. 131 von 1885 näher bezeichnet ist.

Publikation zweier Oesterreichischer Eisenbahngesetze.

Das „R.-G.-Bl." vom 10. November d. J. enthält die Konzessionsurkunde vom 10. Oktober 1885 für die Lokomotiveisenbahn von Wels (Haiding) nach Aschach a/d. Donau nebst den Konzessionsbedingungen für diese Lokalbahn; das „R.-G.-Bl." vom 18. November d. J. enthält das Gesetz über die Gebührenerleichterungen anlässlich der Konvertirung von Eisenbahn-

prioritäten. (Letzteres wurde bereits in den Berichten über die Verhandlungen des Eisenbahnausschusses besprochen.)

Die Finanzlage und die Staatsbahnen in Ungarn.

Es sprechen viele Anzeichen dafür, schreibt die „N. Fr. Pr.“, dass die Krise, welche gegenwärtig in der Leitung der Ungarischen Staatsbahnen sich vollzieht und den Rücktritt des hochverdienten Direktors Tolnay befürchten lässt, nicht auf persönliche Differenzen zurückzuführen ist, sondern dass dieselbe mit wichtigen prinzipiellen Fragen im Zusammenhange steht. Der Finanzminister ist nämlich genöthigt, für den Bedarf des Jahres 1886 eine Anleihe von 50 Millionen Gulden aufzunehmen und soll angesichts dieser deprimirenden Thatsache zu dem Entschlusse gekommen sein, den Expansionstendenzen in der Ungarischen Wirthschaftspolitik entschiedener als bisher entgegenzutreten. In Ungarischen Eisenbahnkreisen ist die Anschauung verbreitet, dass der Finanzminister insbesondere auf die Staatsbahnen sein Augenmerk richte, deren ungünstige Betriebsergebnisse eine für die Ungarische Finanzlage unverhältnissmässige Belastung involviren und es wird die Möglichkeit diskutirt, dass im Gefolge dieser Umstände ein Umschwung in der Tarifpolitik der Ungarischen Staatsbahnen zu erwarten sei. In den Eisenbahnkreisen, für welche ein Rückzug der offiziellen Eisenbahn-Tarifpolitik von der grössten Tragweite wäre, weil die einschneidenden Tarifreduktionen der Staatsbahnen zum guten Theile die jetzige ungünstige Situation der meisten Privatbahnen herbeigeführt haben, ist man natürlich gern geneigt, dieser Version Glauben zu schenken.

Einführung von Arbeiterzügen und der vierten Wagenklasse.

In der Wiener Handelskammer wurde über die diesbezügliche Petition des industriellen Klubs berathen. In Bezug auf das Petit um Arbeiterzüge respektive Ermässigung des Fahrpreises für Arbeiter wurde mit Befriedigung konstatirt, dass die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beim Staats-Eisenbahnrathe den Antrag auf Einführung von Arbeiterkarten eingebracht hat. Der Vertreter der Generaldirektion stellte hierbei den Grundsatz auf, dass drei Kategorien von Karten zu schaffen wären und zwar solche für tägliche Fahrten, für eine einmalige Fahrt in der Woche und für die Fahrt von Arbeitergruppen. Für die erstgenannten Karten wäre eine Grundtaxe von 1 kr. und ein Zuschlag von 0,4 kr. pro Kilometer zu fixiren, für die beiden letztgenannten Karten sei nebst sonstigen Erleichterungen eine um 50 pCt. ermässigte Fahrgebühr zu gewähren. Diese Einführung ist nicht nur für die grösseren Verkehrsmittelpunkte oder Städte, sondern für den gesammten Bereich der Linien bestimmt. Diese Anträge wurden vom Eisenbahnrathe einstimmig angenommen, zugleich wurde beschlossen, die Regierung zu ersuchen, sie möge auf die Einführung solcher Massnahmen auch seitens der Privatbahnen Einfluss nehmen. Durch diese Vorschläge der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist der richtige Weg zur Förderung des Arbeiterverkehrs bereits mit bester Aussicht auf Erfolg betreten und erübrige nur noch der Wunsch, dass die Privatbahnen dem gegebenen Beispiele bald nachfolgen. Ueber die Frage der Wiedereinführung der vierten Wagenklasse wurde beschlossen, mit Rücksicht darauf, dass diese bei einzelnen Bahnen bereits bestandene Institution von denselben wieder aufgelassen worden, noch eingehendere Studien zu pflegen. Die Kammer wird sonach in einer Eingabe an das Handelsministerium die Einführung von bedeutend ermässigten Fahrkarten für den Arbeiterverkehr auf den Oesterreichischen Staatsbahnen mit grosser Befriedigung begrüssen und hieran das Ersuchen knüpfen, das Ministerium wolle seinen Einfluss aufbieten, um die Privatbahnen zu veranlassen, diesem Beispiele der Staatsbahnen baldigst nachzufolgen. In der That haben auch schon die Verhandlungen mit den Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Einführung besonders ermässigter Fahrpreise für Fabrikarbeiter in Brünn, welche es diesen ermöglichen, auswärts von Brünn zu wohnen und zu billigen Fahrpreisen Morgens in die Arbeit und Abends in ihre Domizile zu fahren, wie das „C. f. E. u. D.“ meldet, zu einem günstigen Resultate geführt.

Die Uebernahme eines Eisenbahnbaues ist auf Seite des Uebernehmers ein absolutes Handelsgeschäft.

Diese Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 28. Januar d. J. geht von der Voraussetzung aus, dass diese Uebernahme die Leistung einer Arbeit zum Gegenstande und dass der Unternehmer sich zur Beistellung des erforderlichen Materials verpflichtet hat. Die Uebernahme solcher Arbeiten reicht unbestreitbar über den Umfang eines blossen Handwerksbetriebes hinaus, insbesondere wenn die Beschaffung und Bearbeitung der erforderlichen Materialien dem Unternehmer obliegt; im Hinblick auf Art. 4 des H.-G.-B. sind solche Unternehmer als Kaufleute zu betrachten, da das von ihnen zur Ausführung übernommene Geschäft im Sinne des Art. 271 Z. 1 u. 2 und des Art. 273 H.-G.-B. sich als ein Handelsgeschäft darstellt. Dem steht Art. 275 H.-G.-B. nicht entgegen, weil der Gegenstand des Vertrages nicht eine unbewegliche Sache ist, wenngleich die Arbeits- und Materialleistung die Herstellung einer unbeweglichen Sache bezwecken.

Eine neue Industriebahn in Budapest.

Es ist nicht lange her, dass die dortigen Dampfmühlen mittelst Schienen mit der Ungarischen Staatsbahn in Verbindung gesetzt wurden, durch welche Initiative sich eine um die Hauptstadt laufende Ringbahn allmählich herausbildet, nachdem auch andere industrielle Etablissements eine solche Verbindung zu bewerkstelligen suchen. Gegenwärtig ist nun bezüglich der Steinbrucher Borstenviehmastung und Malzschrotmühlen das Projekt in Berathung, dieselben in ähnlicher Weise und zwar nicht nur mit der Ungarischen Staatsbahn, sondern auch mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn zu verbinden. Nachdem die Pläne hierfür fertig sind, so wird blos die behördliche Genehmigung gewärtigt, um sofort an dessen Ausführung zu schreiten. Die enorme Wichtigkeit dieser neuen Verbindung für den Borstenviehhandel und Export wurde in einem diese Frage nach drei Hauptpunkten behandelnden, an die Regierung gerichteten Memorandum ausführlich und überzeugend dargethan.

Eisenbahn Pressburg-Steinamanger.

In Angelegenheit dieser projektirten Bahn wurde die Stadtgemeinde Pressburg durch das Kommunikationsministerium verständigt, dass den durch die interessirten Komitate namhaft gemachten Vertretern die Konzession zur Durchführung der Vorarbeiten für eine von Pressburg über Wieselburg und Csorna nach Steinamanger führende Bahn zweiter Klasse auf ein Jahr verliehen wurde und die Stadtgemeinde daher aufgefordert wird, die Konzessionäre bestens zu unterstützen.

Erwerbssteuerpflichtigkeit der Lebensmittel-Magazine der Eisenbahnen.

Diese durchaus nicht auf Gewinn berechneten, sondern zur billigen Beschaffung der nothwendigen Lebensmittel von mehreren Bahnverwaltungen unterhaltenen Magazine sind nach einer Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungs-Gerichtshofes vom 19. Mai d. J. als steuerpflichtig zu behandeln. Die Motive erklären, dass ein derartiges Lebensmittel-Magazin sich gemäss Art. 271 des Handelsgesetzes als eine Handlungsunternehmung darstellt oder einer solchen gleichgestellt werden kann. Es werden nämlich die Waaren im Grossen angekauft und dieselben gegen bestimmte Preise, auf deren Festsetzung die Waarenabnehmer, d. i. die Bediensteten der Gesellschaft, keinen Einfluss ausüben, an letztere entgeltlich überlassen. Die nicht nachgewiesene Behauptung der Beschwerdeführer, dass ein Gewinn beim Betriebe des Lebensmittel-Magazins nicht beabsichtigt wird, kann aber bei der Entscheidung über die Steuerpflicht umsoweniger in Betracht gezogen werden, als die allgemeinen Bestimmungen über die Errichtung dieses Magazins hierüber keine Norm enthalten, welche die Erzielung eines Gewinnes ausschliessen würde. Es darf schliesslich nach dem Erwerbsteuer-Patente niemand eine sich als Handelsgeschäft darstellende Unternehmung ohne Entrichtung der vorgeschriebenen Erwerbsteuer ausüben. — Inwiefern diese humanitäre Einrichtung doch der sie belastenden Steuer entzogen werden könnte, was durch eine Aenderung der diesfälligen Bestimmungen möglich wäre, ergibt sich aus diesen Motiven selbst.

Der Ungarisch-Galizische Verbandverkehr.

Das Kartell hierüber findet zwischen den beiderseitigen Staatsbahnen erst jetzt seinen Abschluss. Seitens der Oesterreichischen Staatsbahnen wird nämlich im Interesse der Galizischen Petroleumindustrie die Zugestehung derselben ermässigten Taxen für raffinirtes Petroleum verlangt, welche für Rohöl bestehen, wie solches von den Pester Raffinerien aus Galizien bezogen wird, während die Ungarischen Staatsbahnen dies mit Berufung darauf verweigern, dass es gerechtfertigt sei, das Rohprodukt billiger zu tarifiren, als das Fabrikat. Dass aber dieser anscheinend untergeordneten Frage eine solche Bedeutung beigemessen wird, hat seinen Grund in der Steuergesetzgebung, nach welcher bekanntlich für jeden Metercentner im Inlande raffinirten Petroleums 6 fl. 50 kr. Konsumsteuer zu entrichten ist, welcher Umstand im Verein mit den Differentialzöllen für die Einfuhr von rohem und raffinirtem Petroleum ja auch für die Errichtung der inländischen Raffinerien bestimmend war. Nun ist aber der Gewinn aus dem Bezuge dieser Konsumsteuer für die betreffende Reichshälfte ganz unverhältnissmässig grösser als aus dem Bahntransport, und hat jede Reichshälfte das grösste Interesse, möglichst viel raffinirtes Petroleum auf eigenem Territorium selbst zu erzeugen resp. nach der andern zu exportiren, wie denn in der That der nördliche Theil Ungarns und theilweise auch die Hauptstadt von Galizien und ein grosser Theil der südlichen Provinzen Oesterreichs von Fiume aus mit Petroleum versorgt werden. Ein Kompromiss hat endlich dahin stattgefunden, dass

rohes Petroleum um 12 fl. pro Waggon höher berechnet wird, so dass von Koloman nach Budapest der Waggon 169 fl. 20 kr. und das raffinirte Petroleum 181 fl. 20 kr. Fracht kostet.

Eisenbahn Ischl-Salzburg.

Am 24. v. Mts. wurde dem Oesterreichischen Handelsministerium vom Vorkonzessionär Ingenieur Wilhelm Michel ein generelles Projekt für die Herstellung einer direkten Bahnverbindung zwischen Ischl und Salzburg, mit einer Abzweigung von Mondsee nach Strasswalchen, mit der Bitte um Anordnung der Tracenrevision vorgelegt. — Die Bahn soll über Weissenbach-Unterach-Mondsee führen, also die schönsten Theile des Salzkammergutes und Oberösterreichs durchziehen. Die Hauptlänge der Haupt- und Flügelbahn beträgt zusammen circa 77 km, die effektiven Baukosten sind mit 5 200 000 fl. präliminirt. — Durch die projektirte Bahnverbindung würde die Entfernung Ischl-Salzburg, welche jetzt via Attnang 115 km beträgt, auf nur 77 km, daher um 33 pCt. reduzirt, ferner würde die Route Ischl-Strasswalchen, welche via Attnang 89 km beträgt, sich nur auf 64 km, also um 28 pCt. kürzer stellen und der Mandsee, der Attersee und der Zellersee wären für Ischl, Salzburg und Strasswalchen sehr leicht zugänglich gemacht. Das Projekt findet allseitig sehr sympathische Aufnahme und es ist an dem Zustandekommen wohl nicht zu zweifeln, da auch die Interessenten die Sache entsprechend unterstützen wollen.

Börsenbericht und die Elbethalbahn.

Trotz des Serbisch-Bulgarischen Krieges lässt sich die Börse ihren Optimismus nicht nehmen; Sieg oder Schlappe der Kriegführenden sieht sie als baldigen Anlass zur Herstellung des Friedens an, welcher ihr durch die Deutsche Thronrede gesichert erscheint. Dazu kommen die Deckungskäufe der Contremine und der nach Anlagewerthen suchende Geldüberfluss. Es notiren Nordbahn 2277, Carl-Ludwig 226.50, Staatsbahn 270.25, Südbahn 135.75 und Nordwest 166. Auch Prioritäten waren sehr gesucht; besonders erfreuen sich die 4 pCt. besonderer Beliebtheit, was sich dadurch erklärt, dass Effekten unter pari bevorzugt werden und die meisten 5 pCt. Prioritäten schon über pari stehen; Goldprioritäten sind so rar, dass grössere Posten schwer erhältlich sind. Die Beurtheilung der Elbethalbahn durch die Börse ist eine günstigere geworden. Es stützt sich dies auf die objektive Beurtheilung der Betriebs- und Finanzverhältnisse beider Linien. Die Elbethalbahn (146.50) hat nach dem letzten Ausweise seit 1. Januar eine Mindereinnahme von rund 78 000 fl. gegenüber dem Vorjahre. Selbst nach den pessimistischsten Annahmen werden die Mindereinnahmen im Laufe des November ihr Ende erreichen, da der Dezember des Vorjahres einen schwächeren Verkehr hatte. Es dürfte daher im ungünstigsten Falle das Gesammtminus der Bruttoeinnahmen des Jahres 1885 den Betrag von 120 000 fl. erreichen. Dem gegenüber steht die Thatsache, dass die Betriebsausgaben des laufenden Jahres wesentlich geringer sind als jene des Vorjahres. Im ganzen dürfte im Betriebe eine Ersparniss von rund 100 000 fl. resultiren, wodurch also das Minus der Roheinnahmen nahezu vollständig paralysirt würde. Hierzu kommt noch, dass das Ergebniss der Kartellabrechnungen in diesem Jahre sich voraussichtlich für die Elbethalbahn günstiger gestalten wird als im Vorjahre.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete. Nachdem die Beschlüsse der diesjährigen (Budapester) Generalversammlung des Vereins, betreffend die Einführung einer Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete perfekt geworden sind, hat nunmehr die geschäftsführende Direktion mittelst Rundschreibens alle an dem Rundreiseverkehre des Vereins betheiligten Verwaltungen ersucht,

1. die für das Kalenderjahr (in Ansehung des Jahres 1885 für den Zeitraum vom 1. Mai bis Ende Dezember) aufzustellenden statistischen Nachrichten stets innerhalb 3 Monaten nach Ablauf des Jahres, also bis zum 1. April des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres,
2. die statistischen Nachrichten für die Saison 1884 d. h. für die Ausgabeperiode vom 20. Mai bis Ende September 1884 innerhalb 4 Wochen

ihr zugehen zu lassen.

Kündigung des Vereinskarten-Reglements. Zu der seitens der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ausgesprochenen Kündigung des Vereinskarten-Reglements ist seitens der geschäftsführenden Direktion mit Bezug auf den Wortlaut des Absatzes 4 in § 9 des Vereinskarten-Reglements:

„Die Kündigung kann indess nur zum 1. Januar und muss mit wenigstens sechsmonatlicher Frist geschehen",

konstatirt worden, dass die Kündigung mit dem Ablauf des Jahres 1886 wirksam wird, dergestalt, dass mit dem 31. Dezember 1886 die Berechtigung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zum Empfange von Vereinskarten, sowie die Geltung der Vereinskarten auf den von der K. K. Generaldirektion im Vereine vertretenen Linien und auf deren Bodensee-Dampfschiffen erlischt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6433 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission, betreffend Uebersendung eines Entwurfes eines neuen Reglements (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 6436 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung des Absatzes 1 in § 24 des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 6462 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 24 d. Mts.).

No. 6506 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kündigung des Vereinskarten-Reglements (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 6513 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Antrag einer Vereins-Verwaltung auf Aufnahme eines Koupons in das Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete für eine im Betriebe einer nicht dem Vereine angehörenden Verwaltung befindlichen Strecke (abgesandt am 24. d. Mts.).

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1884.

Die Verbindung der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn mit der Leobersdorf-Ebenfurter Bahn hat im Berichtsjahre 1884 stattgefunden, jedoch auf die Verkehrsentwickelung noch keinen bedeutenden Einfluss ausgeübt. Erst nachdem die Verhandlungen über die durch die veränderten Verkehrsverhältnisse den einzelnen Bahnen zufallenden Verkehrsquoten beendet und die direkten Tarife theils erstellt, theils in der Ausarbeitung begriffen sind, wird die Wirkung des neuen Anschlusses zur Geltung kommen.

Infolge der Zunahme namentlich des Getreide-, Stein-, Kohlen- und Holztransportes haben sich die Einnahmen um 568 fl. pro Kilometer gehoben. Die Nettoeinnahmen betrugen 699 936 (gegen 630 759) fl., die Gesammtausgaben 372 437 (gegen 344 273) fl., der Betriebsüberschuss somit 327 499 (gegen 286 486) fl.

Bei einer Betriebslänge von 118,36 km bezifferten sich pro Kilometer die Gesammteinnahmen auf 5 913 (gegen 5 345) fl., die Gesammtausgaben auf 3 146 (gegen 2 917) fl. und der Betriebsüberschuss auf 2 767 (gegen 2 428) fl.

Die Ausgaben haben sich pro Kilometer gegen das Vorjahr um 229 fl. vergrössert, an der Steigerung derselben partizipirt wesentlich die Zugförderung, da die grösseren Umgestaltungskosten der Maschinen zu Lasten des Betriebes verrechnet werden.

Das Verhältniss der Ausgaben in den einzelnen Zweigen zu den Einnahmen ist folgendes: Allgemeine Verwaltung 4,53 (gegen 4,89) pCt., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 13,55 (gegen 15,64) pCt., Verkehrs- und kommerzieller Dienst 16,52 (gegen 17,21) pCt., Zugförderung und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel 15,34 (gegen 13,89) pCt., Materialverwaltung 0,58 (gegen 0,64) pCt., nicht eigentliche Betriebsausgaben 2,68 (gegen 2,20) pCt., in Summa 53,20 (gegen 54,47) pCt.

Der Betriebsüberschuss inkl. erzielter Zinseneinnahmen betrug 333 040 fl. Von demselben sind zur Verzinsung und Amortisation der im Umlaufe befindlichen Prioritäten 310 824 fl. zu verwenden, so dass nach Hinzutritt des Gewinnvortrages von 1883 mit 78 577 fl. noch 100 792 fl. zur Verfügung der Generalversammlung standen. Hiervon werden dem Reservefonds 1 111 fl. zugewiesen, 37 528 fl. zur Einlösung der Aktienkoupons (à 1 fl. pro Stück) verwandt und der Restbetrag von 62 154 fl. zur Bildung eines Schienen- und Schwellen-Erneuerungsfonds überwiesen.

Im Personenverkehre wurden 236 631 (gegen 236 552) Reisende befördert. Die Einnahmen aus diesem Verkehrszweige haben sich um 3,19 pCt. gehoben, während die Zahl der Reisenden ziemlich unverändert geblieben ist, die Zahl der Personenkilometer betrug 6 706 567 (gegen 6 556 787), jeder Reisende legte 28,3 (gegen 27,7) km zurück. An Gepäck und Eilgut wurden 1 058 t und 47 494 (gegen 42 872) tkm gefahren, jede Tonne legte somit 44,8 (gegen 40,4) km zurück. Im Güterverkehr wurden zusammen 389 702 (gegen 325 114) t befördert, die Frachteinnahmen haben sich um 11,12, die Frachtquantitäten um 16,6 pCt. gehoben; die Zahl der Tonnenkilometer betrug 17 388 059 (gegen 14 517 575) und vermehrte sich dieselbe um 19,7 pCt.

An Betriebsmitteln waren 14 Lokomotiven, 32 Personenwagen, 4 Post-, 9 Kondukteur-, 3 Luxuspferde-, 100 gedeckte Güter-, 52 offene Last-, 8 Langholz-, 86 Kohlen- und 20 Viehwagen vorhanden.

Ungarische Nordosteisenbahn-Gesellschaft.

Geschäftsbericht pro 1884.

Unter den ungünstigen Verkehrsverhältnissen des Jahres 1884 hat sich nur durch Ermässigung der Frachtsätze eine Steigerung der Frequenz und eine Erhöhung der Einnahmen um 56 989 fl. erzielen lassen. Durch die Vermehrung der Anzahl der Züge um 882 und deren rascheren Verkehr sind den betreffenden Betriebszweigen jedoch grössere Kosten erwachsen. Ferner zeigte sich eine Steigerung der Ausgaben bei den Neuherstellungen, deren Kosten infolge der nothwendig gewordenen Erweiterungen und Ergänzungen um 101 830 fl. gegen das Vorjahr gestiegen sind. Ferner wurde auch in dem Berichtsjahre das Verhältniss der Einnahmen durch die fortgesetzte Auswechslung der hölzernen in eiserne Brücken beeinflusst, deren Kosten aus den Betriebseinnahmen bestritten werden mussten. Die vorangeführten Umstände bewirkten, dass die Bruttoeinnahme von 2 977 454 fl. nur 441 446 fl. Betriebsüberschuss ergibt. Der Betrieb der in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres dem Verkehre übergebenen Lokalbahn Szatmár-Nagybánya hat einen Ueberschuss von 27 643 fl. ergeben und wird auf den Betrieb der eigenen Linien einen namhaften Einfluss ausüben.

Im Personenverkehr wurden zusammen 747 673 (gegen 721 286) Reisende oder pro Bahnkilometer 1 288 (gegen 1 249) befördert, der durchschnittlich von jedem Reisenden zurückgelegte Weg betrug 53,7 (gegen 52,4) km, an Gepäck wurden 2 894 (gegen 2 736) t, Eilgut 2 125 (gegen 1 780) t und Pferde 150 (gegen 43) Stück befördert. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, und Eilgutverkehr betrugen zusammen 797 998 fl. (gegen 752 020) fl. oder pro Kilometer 1 380 fl. (gegen 1 301) fl.

Im Güterverkehr bezifferte sich das beförderte Gewichtsquantum auf 578 624 (gegen 583 330) t, die Anzahl der Netto-Tonnenkilometer auf 65 097 349 (gegen 66 783 809) und die durchschnittliche Transportdistanz pro Tonne auf 112,5 (gegen 114,5) Kilometer, die Anzahl der beförderten Tonnen betrug pro Bahnkilometer 1 001 (gegen 1 009) t, die durchschnittliche Frachtgebühr pro Tonnenkilometer betrug 3,18 (gegen 2,95) kr. Das Gesammt-Frachtquantum vertheilt sich auf den internen Verkehr mit 260 474 (gegen 257 160) t mit einer durchschnittlichen Transportdistanz von 97,6 (gegen 97,6) km, auf den Exportverkehr mit 195 238 (gegen 218 856) fl. mit einer durchschnittlichen Transportdistanz von 152,3 (gegen 152,4) km, auf den Importverkehr mit 72 961 (gegen 60 695) t mit einer durchschnittlichen Transportdistanz von 94,6 (gegen 91,2) km und auf den Durchgangsverkehr mit 49 862 (gegen 46 619) t und einer durchschnittlichen Transportdistanz von 60,3 (gegen 59,7) km.

Die Gesammteinnahme aus dem Frachtverkehr bezifferte sich auf 2 073 291 (gegen 2 079 066) fl. und pro Tonne auf 3,57 (gegen 3,56) fl., pro Bahnkilometer auf 3 587 (gegen 3 597) fl.

Die Gesammteinnahme vertheilt sich auf den internen Verkehr mit 879 917 (gegen 915 094) fl., pro Kilometer 1 523 (gegen 1 583) fl., auf den Exportverkehr mit 718 982 (gegen 714 827) fl., pro Kilometer 1 244 (gegen 1 237) fl., auf den Importverkehr mit 301 859 (gegen 330 006) fl., pro Kilometer 522 (gegen 571) fl. und auf den Durchgangsverkehr mit 172 533 (gegen 119 140) fl., pro Kilometer 298 (gegen 206) fl.

An den Betriebseinnahmen partizipirt der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr mit 27,8 pCt., der Frachtverkehr mit 72,2 pCt., während im Vorjahre ersterer 26,6 pCt. und letzterer 73,4 pCt. nachwiess.

Zu den Betriebseinnahmen von 2 871 289 (gegen 2 831 087) fl. kommen noch an verschiedenen Einnahmen (für Pachtzinsen, Wagenmiethen, Depeschengebühren und sonstigen Erträgnissen) 77 199 (gegen 59 389) fl., so dass sich die Gesammteinnahme auf 2 948 488 (gegen 2 890 476) fl. oder pro Bahnkilometer auf 5 102 (gegen 5 000) fl. und pro Zugkilometer auf 2,20 (gegen 2,67) fl. stellt.

Die Ausgaben bezifferten sich auf 2 355 375 (gegen 2 170 950) fl und betrugen pro Bahnkilometer 4 076 (gegen 3 757) fl. und pro Zugkilometer 1,84 (gegen 2,01) fl. Nach den verschiedenen Zweigen vertheilen sich die Ausgaben auf die allgemeine Verwaltung mit 110 618 (gegen 111 986) fl. d. i. pro Bahnkilometer 191 (gegen 194) fl., auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 912 207 (gegen 918 637) fl., pro Bahnkilometer 1 579 (gegen 1 590) fl., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 562 871 (gegen 538 512) Gulden, pro Kilometer 974 (gegen 932) fl., auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 564 538 (gegen 505 834) fl. oder pro Zugkilometer 0,440 (gegen 0,469) fl. und auf verschiedene Ausgaben mit 205 141 (gegen 95 981) fl.; unter diesem letzteren Titel sind die Neuinvestitionen verrechnet, welche im Jahre 1884 122 432 fl. oder gegen das Vorjahr + 101 830 fl. betrugen.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben bezifferte sich auf 593 113 (gegen 719 526) fl. und es betrugen die Ausgaben 80 (gegen 75) pCt. der Einnahmen. Würden die Kosten für die Neubauten dem Betriebsüberschusse zugerechnet, so würde sich derselbe auf 715 545 (gegen 740 128) fl. heben.

Die Differenz zwischen dem jährlichen Staatsgarantie-Betrage von 2 917 970 fl. zuzüglich des Goldagios von 144 459 fl., der Zinsen und Amortisation der 5 pCt. Goldobligationen in Summa 3 062 429 fl. und dem Betriebsüberschusse betrug 2 620 983 fl.

Ueber die Bedingungen des ruhigen Ganges der Wagen.

Bekanntlich haben in den letzten Jahren vielfache Erhebungen über die störenden Bewegungen der Wagen und namentlich der in die schnellfahrenden Personenzüge eingereihten Wagen stattgefunden. Es gab eine Zeit, in welcher kein Tag verging, ohne dass den Aufsichtsbehörden und Verwaltungen aus den Kreisen des fahrenden Publikums die lebhaftesten Beschwerden über das Verhalten irgend eines in diesen oder jenen Kourier- oder Schnellzug eingestellten Wagens zugingen. Die Anzahl der zur Abstellung des gerügten Uebelstandes angewandten Mittel wuchs täglich, ohne dass es gelungen wäre, einen ruhigeren Gang der betreffenden Wagen herbeizuführen, ja es kam selbst vor, dass diese Mittel gerade das Gegentheil des erhofften Resultates erzielten, d. h. dass die Wagen noch unruhiger als vorher liefen.

Man ging infolge dessen dazu über, eingehendere Untersuchungen durch Spezialkommissionen vornehmen zu lassen und es beschäftigte sich u. a. auch eine Subkommission von technischen Oberbeamten des Norddeutschen Eisenbahnverbandes mit dieser Frage. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen wandte in der Folge gleichfalls dem Gegenstande seine Aufmerksamkeit zu und es betraute dessen Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten in ihrer im Dezember 1882 in Hannover abgehaltenen Sitzung, gelegentlich der Ueberweisung der Lenkachsenfrage an eine besondere Subkommission, diese letztere auch mit der ferneren Aufgabe, die Bedingungen des ruhigen Ganges der Wagen zu ermitteln.

Die unter Zugrundelegung der vorliegenden Arbeiten des Norddeutschen Eisenbahnverbandes sowie unter Berücksichtigung der von verschiedenen Verwaltungen der Subkommission zur Verfügung gestellten Mittheilungen im Jahre 1883 begonnenen Untersuchungen sind nunmehr ihrem Ende entgegengeführt worden. Das Resultat der Subkommissionsarbeiten geht dahin, dass zur Verhütung des unruhigen Laufes der Personenwagen folgende Punkte Berücksichtigung finden müssen:

1. *Die Beschaffenheit der Bahn.* Als erstes und hauptsächliches Erforderniss für den ruhigen Lauf der Wagen ist natürlich die gute Beschaffenheit des Gleises zu bezeichnen, da nur bei ebener, unverrückbar fester Gleislage und einer gleichmässig geformten Schienenoberfläche, nebst schärfster Spurenhaltung in geraden Strecken, die Wagen auch bei den grössten zulässigen Geschwindigkeiten ruhig laufen können.

2. *Die Konstruktion des Wagenkastens.* Die in *schnellfahrende* Personenzüge einzustellenden Wagen dürfen weder in der Breiten- noch in der Längenrichtung zu weit überhängende Massen haben und soll auch der Radstand ein nicht zu geringer sein. Das Verhältniss des letzteren zur Wagenlänge wird vielmehr nicht unter 6 : 10 anzunehmen empfohlen und es werden im allgemeinen sechsrädrige Wagen den vierrädrigen, die Koupeewagen den Interkommunikationswagen vorzuziehen sein. Zur Vermeidung des Geräusches und der Vibrationen während der Fahrt dient die Anordnung elastischer und schalldämpfender Zwischenlagen zwischen Wagenkasten und Untergestell. Auch wird es sich empfehlen, die Hohlräume der doppelt herzustellenden Fussböden und Wände mit einem den Schall schlecht leitenden Material auszustopfen, auch thunlichst wenig von den inneren Holzflächen der Decken und Wände unbekleidet zu lassen.

3. *Achsen und Räder.* Die Achsschenkel sollen kräftige, rechtwinklig zu der Lauffläche stehende Bunde und ferner mit dem Radumfange genau konzentrisch sein. Um diesen Zweck zu erreichen, wird es erforderlich, die Körnerspitzen an den Raddrehbänken sowie die Körner in den Achsen periodisch zu zentriren. In Betreff des seitlichen Gesammtspielraums der Räder einer Achse im Gleise mit normaler Spur ist hervorzuheben, dass derselbe 20 mm nicht überschreiten, auch die Lauffläche der Radreifen nicht mehr als 3 mm ausgelaufen sein soll. Endlich wird noch empfohlen, die Belastung der einzelnen Achsen bei den in schnellfahrende Zügen einzustellenden Wagen nicht über 6 t (inkl. Achse) zu wählen, auch zur Schalldämpfung Räder aus Holz oder Papier zu wählen.

4. *Tragfedern.* Zur Vermeidung zu starken Schwankens sind die Tragfedern (bei einer Länge von etwa 2 m) genügend kräftig zu konstruiren. Auch sollen dieselben möglichst nahe über den Achsschenkeln aufsitzen und thunlichst mit den Achsbuchsen unmittelbar fest und unverrückbar verbunden sein. Ferner wird die Ausgleichung der durch Erlahmung der Federn oder durch Abnutzung der Radreifen entstandenen Senkungen nicht durch Unterlagen unter den Tragfedern zu bewirken sein. Endlich ist eine möglichst gleichmässige Belastung der Federn

vor der Inbetriebsetzung in geeigneter Weise herzustellen, die Mittelachsfedern dreiachsiger Wagen sollen indessen um 20 bis 25 pCt. weniger als die übrigen belastet werden. Einzelne Verwaltungen haben neuerdings zur Verminderung der Vibrationen des Wagenkastens während der Fahrt mit gutem Erfolge Gummilagen zwischen die einzelnen Tragfederblätter eingelegt, die vorliegenden Erfahrungen sind indessen noch zu ungenügend, um sich schon jetzt über die Dauer dieser Unterlagen definitiv aussprechen zu können.

5. Achsbuchsen und Achsgabeln. Man hat nach der bisherigen Uebung den Achsbuchsen in den Achsgabelführungen möglichst wenig Spiel gegeben, ist jedoch in neuerer Zeit von dieser Anschauung abgekommen und dazu übergegangen, diesen Spielraum angemessen zu vergrössern. Hierdurch hat man die Achsen innerhalb gewisser Grenzen zu freien Lenkachsen gemacht. Die vorerwähnte Vergrösserung des Spielraumes wird neuerdings nun damit motivirt, dass durch das Anliegen der Achshalter die kurzen Stösse und Erschütterungen der Räder auf den Oberkasten des Wagens übertragen werden und dass man bestrebt sein müsse, dies thunlichst zu verhüten.

Auf den Bayerischen Staatsbahnen wurden versuchsweise die Achsbuchsen zweiachsiger Personenwagen von 8 m Kastenlänge, 4,7 m Radstand, und 1,8 m langen Tragfedern mit einem Längs- und Querspiel in der Achshalterführung von je 10 mm nach jeder Richtung eingesetzt. Zugleich kam eine besondere, hier nicht näher zu beschreibende elastische Befestigung der Federgehänge zur Anwendung. Diese Wagen zeigten in den Schnellzügen München-Kufstein einen wesentlich sanfteren und angenehmeren Gang, als die Wagen ohne diese Einrichtung. Ein Versuch, den Federhaltern etwas Spiel zu geben, um die Feder leichter beweglich zu machen, hatte keinen günstigen Erfolg, denn der Wagenkasten gerieth bei schneller Fahrt in Längsschwingungen. Eine scharf passende Führung des Federhalters ist demnach erforderlich. Es bestätigt dies die Erfahrung, dass Wagen mit leicht beweglichen freien Lenkachsen bei grösseren Geschwindigkeiten sehr unruhig laufen. Nach den graphischen Aufzeichnungen während der Versuchsfahrten wurde das ganze Spiel der Achsen quer zum Wagen ausgenutzt, während die Längsbewegung der Achsen nur höchstens 5 mm nach jeder Richtung betragen hatte. In dem Paris-Amsterdamer Schnellzuge laufen Personenwagen der Französischen Nordbahn mit ähnlichen Einrichtungen, die sich durch sanften u d ruhigen Gang besonders auszeichnen. Der Spielraum der Achsbuchsen in den Achsgabeln beträgt 10 mm in der Längsrichtung und 17 mm in der Querrichtung nach beiden Seiten. Auf der Holländischen Bahn wurde mit einem solchen zweiachsigen Personenwagen von 8,8 m Kastenlänge, 5,5 m Radstand und mit 2,2 m langen Tragfedern eine Versuchsfahrt unternommen und hierbei konstatirt, dass derselbe, als Schlusswagen gut angekuppelt, auch bei 90 km Geschwindigkeit pro Stunde ruhig lief. Die Subkommission ist der Ansicht, dass zu diesem günstigen Resultate jedenfalls die bei der Französischen Nordbahn übliche sorgsame Abbalanzirung der Achsen und Räder und die Abwägung der einzelnen Federn zur Erzielung einer genauen Lastvertheilung wesentlich beigetragen haben.

Die vorliegenden Erfahrungen sind indessen nicht genügend, um auf Grund derselben ein endgültiges Urtheil über die angeführten Konstruktionen abgeben zu können, immerhin sind aber die damit erzielten Resultate wichtig genug, um weitere Versuche nach dieser Richtung hin empfehlenswerth erscheinen zu lassen.

6. Zug- und Stossapparate. Um das Schlängeln der Schlusswagen zu vermeiden und ein genügend festes Anziehen der Schraubenkuppeln zu ermöglichen, wie dies bei den schnellfahrenden Zügen erforderlich ist, soll Bedacht auf die Wahl kräftiger Zugfedern genommen und diese mit Spannung eingelegt werden. Ferner soll die Zughakenführung in den Kopfstücken eine thunlichst lange und sorgfältig gearbeitete sein, die Buffer sollen genau gleiche Länge und die Bufferstangen in ihren Führungen möglichst wenig Spielraum haben. Endlich wird darauf zu halten sein, dass die Bufferfedern mit etwas Spannung eingesetzt werden, dass dieselben von gleicher Höhe sind und unter gleichem Drucke gleiche Durchbiegung erleiden, was bei Spiralfedern periodisch zu prüfen ist.

Wie man ersieht, sind in den von der Subkommission gegebenen Fingerzeigen zum Theil auch solche einfache Vorschriften für die Konstruktion und den Bau der Wagen gegeben worden, dass sie als allgemein bekannt vorausgesetzt werden dürfen. Allein dies ist, wie seitens der Subkommission hervorgehoben wird, einzig und allein eine Folge der Wahrnehmung, dass diese Bedingungen mehrfach nicht genügend Berücksichtigung gefunden, dass die Betheilgten vielmehr versucht haben, die durch deren Ausserachtlassen hervorgerufenen Uebelstände durch künstliche Konstruktionen zu beseitigen. Es liegt auf der Hand, dass ein solch verkehrtes Beginnen nur in den allerseltensten Fällen zum Ziel führen konnte, weil die meisten der vorbezeichneten einfachen und bekannten Bedingungen unerlässlich sind, wenn ein Wagen ruhig laufen soll. —ch.

Der Kanal von Panama.*)

Der Suezkanal, welcher selbst noch während seiner Bauzeit von hervorragenden Fachleuten als unausführbar bezeichnet wurde, ist dank der sachgemässen und freiheitlichen Organisation der Bauleitung nicht allein glücklich vollendet, sondern funktionirt derart ausgezeichnet, dass statt des ursprünglich vorgesehenen Verfrachtungsquantums von 3 Millionen Tonnen Güter deren 20 Millionen binnen kurzem werden verschifft werden.

Nach diesen Vorgängen konnte es nicht überraschen, dass auch beim Bau des Panama-Schiffskanals gleiche Intriguen gesponnen wurden, die um so verächtlicher sind, als es sich bei denselben um die Schädigung eines so immens wichtigen Projekts, wie die Kanalverbindung zwischen dem grossen und dem Atlantischen Ozean, handelt.

Seit 1884 ist in jeder Generalversammlung über die Fortschritte des Panamakanal-Unternehmens ein wahrheitsgemässer Bericht erstattet, dem jetzt durchaus zutreffende Mittheilungen über die Höhe der Gesammtkosten des Werkes und den Vollendungstermin desselben hinzugefügt werden können. Trotz der durch die Terrain- und Wasserverhältnisse gebotenen wesentlichen Erweiterung des Kanalprojektes wird mit der von der internationalen Versammlung im Jahre 1879 festgestellten Bausumme gereicht werden.

Nach der Konzessionsurkunde soll die Kanalgesellschaft, wenn ein Drittel der Kanalarbeiten vollendet ist, eine Landfläche von 150 000 ha als Eigenthum überwiesen erhalten. Der Regierung des Staates Kolumbia liegt die Kontrolle in dieser Beziehung ob und hat dieselbe, nach eingehender Prüfung der Bauverhältnisse, unterm 26. Dezember 1882 erklärt, dass bereits mehr wie die Hälfte der Arbeiten ausgeführt seien und deshalb jene Landüberweisung bewirkt werden könne.

Die vorhandenen Eisen-, Stein-, Holz-, maschinellen und sonstigen Vorräthe und ihre Bergung haben alle kompetenten und sachverständigen Besucher in hohes Erstaunen gesetzt und dieselben vielfach veranlasst, ihre besondere Befriedigung öffentlich auszusprechen.

Nach dem ursprünglichen Projekt waren 120 000 000 cbm Erde und Steine aus dem Kanalkörper auszuschachten und seitwärts abzulagern. Die Erfahrungen beim Bau haben ergeben, dass die Kanalböschungen steiler wie ursprünglich angenommen, stehen werden. Darnach würde sich die Gesammtmasse der zu fördernden Stein- etc. Massen auf 90 bis 95 Millionen Kubikmeter reduziren. Der grösseren Sicherheit halber ist bei den folgenden Berechnungen aber angenommen, dass die höhere Summe, 120 Millionen Kubikmeter Erde etc., gefördert werden müsse.

Nach den mit den beiden Kanalbau-Unternehmern abgeschlossenen Kontrakten haben diese den Kanalkörper fix und fertig für die Summe von 480 Millionen Francs herzustellen. Zu dieser Summe treten ferner 220 Millionen Francs für die anderen Kanalanlagen, und endlich für Verwaltungskosten, Verzinsung des Kapitals während der Bauzeit und für unvorhergesehene Ausgaben 370 Millionen Francs. Darnach beträgt das Gesammtkapital für den Panamakanal die ursprünglich dafür vorgesehene Summe von 1 070 Millionen Francs.

Am 30. Juni 1884 waren davon für bewirkte Arbeiten und Lieferungen 327 200 044 Francs gezahlt und betrugen die noch disponiblen Baumittel die Summe von 267 817 818 Francs.

Zur Deckung des hiernach verbleibenden Fehlbetrages hat Herr von Lesseps sich an die Französische Regierung mit der Bitte gewandt, in gleicher Weise wie derzeit zur Fertigstellung des Suezkanals, für den Panamakanal die Ausgabe verloosbarer Obligationen (Obligations à lot) im Betrage von 600 Millionen Francs zu genehmigen.

Der Bericht schliesst mit den Worten: „Wir hoffen, dass die französisch-republikanische Regierung dieser Angelegenheit, die ein so internationales Interesse verfolgt und der Welt einen so immensen allgemeinen Dienst erweist, dieselbe Sympathie entgegenbringt, wie ehemals unter gleichen Umständen der Gesellschaft des Suezkanals."

Die Generalversammlung beauftragte schliesslich die Verwaltung, auf dem Wege der Anleihe nach Bedürfniss die Summe von 600 Millionen Francs zu beschaffen.

Nach kürzlich erhaltenem Bescheide des Französischen Ministers lehnt dieser wegen ungünstiger Finanzlage Frankreichs den Antrag des Herrn von Lesseps ab.

---

*) Auszug aus dem Geschäftsbericht, welchen Herr Ferdinand von Lesseps in der Generalversammlung der Panamakanal-Gesellschaft am 29. Juli cr. erstattet hat. („Genie Civil", 23. Aug. 1885.)

Amerikanische Korrespondenz.

Drei Unfälle.

Die dritte Woche des Oktober d. J. war sehr bemerkenswerth durch die ungewöhnlich hohe Zahl von Unfällen und drei davon waren von ganz besonders verderblichem Charakter; einer auf der Pensylvania Eisenbahn, durch welchen neun Personen getödtet und acht verwundet wurden; ein anderer wenige Stunden früher auf der Boston und Cowell Eisenbahn mit drei Todten und fünf Verletzten und ein dritter, zwei Tage später, nahe bei Williamsport, Pensylvania, mit zwei Todten und drei Verletzten.

Alle drei Unfälle entsprangen derselben allgemeinen Ursache: gewisse Beamte waren damit betraut, gewisse einfache Verrichtungen auszuführen und unterliessen dies, vielleicht zum erstenmale in ihrem Leben und es liegt nur in einer sehr häufigen Art von Zusammentreffen, dass diese Unfälle, welche eine so hohe Stelle in der Monatsliste einnehmen, zufälliger Weise vorkamen in so nahe an einander gelegener Zeit und aus einer so beinahe gleichartigen Ursache.

Letztere war indessen im Grunde dieselbe, wie bei den meisten Kollisionen: augenblickliche Dummheit und Gedankenlosigkeit. Im anderen und eigentlichen Sinne aber entstand jeder der drei Fälle aus einer andersartigen Ursache und ein jeder gibt eine besondere Lehre.

Der letzterwähnte Fall in Williamsport war, soweit die etwas unvollkommene Nachricht ergibt, geradezu ein Fahren gegen das in voller Deutlichkeit stehende Haltesignal; seiner Natur nach ähnlich dem furchtbaren Unfalle vor mehreren Jahren in Canada, bei dem der Führer ebenfalls bei klarem Wetter gegen ein deutlich sichtbares Gefahrsignal weiterfuhr, dadurch einen vollen Einwandererzug bei offen stehender Drehbrücke in einen Fluss stürzte und wohl den bedeutendsten je vorgekommenen Verlust an Menschenleben verursachte.

Soweit solche Fälle eine Lehre ertheilen, ist es die, dass jedes übliche Signal nur einen theilweisen Schutz gewährt und dass irgend ein anderes Mittel, welches gleichzeitig in einem anderen Sinne wirkt, sehr zu wünschen wäre.

Im zweiten Fall war ein Güterzug auf der Fahrt auseinandergerissen, eine seiner zwei Maschinen fuhr, um den abgerissenen Theil zu holen, etwa 8 Miles in der Fahrzeit eines nachfolgenden Personenzuges zurück, wobei der Maschinist beabsichtigte, den Personenzug halten zu lassen. Das Personal des anderen Zugtheils behauptet, dass es dem Personenzug von dem Sachverhalt Kenntniss gegeben habe; der letztere setzte gleichwohl seine Fahrt fort und die Folge war die oben angegebene. Da beide Maschinisten der zusammengestossenen Lokomotiven getödtet sind, so ist schwer zu sagen, wem die meiste Schuld zuzuschreiben ist; klar ist aber, dass wenn entweder das Güter- oder das Personen-Zugpersonal nach dem ersten Fundamentalsatz aller Betriebsinstruktionen: „Im zweifelhaften Falle ist die sicherste Weise zu wählen“ verfahren hätte, der Unfall nicht vorgekommen sein würde. Es scheint ein besonders unglücklicher Zufall gewesen zu sein, dass die beiden gedankenlosesten Personale der Bahn gleichzeitig betheiligt waren.

Im ersten oben angeführten Falle blieb, durch die augenblickliche Vergesslichkeit eines Beamten das Blocksystem wirkungslos.

Ein Einwanderer-Personenzug, welcher von Jersey City Morgens 7.45 in westlicher Richtung abgefahren war, wurde am Marion Block, 3½ Miles von jener Station, in ungewöhnlicher Weise aufgehalten; zwar hätte er durch die Blockirung gedeckt sein sollen, dies war aber thatsächlich nicht der Fall. 25 Minuten später fuhr von Jersey City ein Expresszug ab in derselben Richtung und 20 Minuten später ein gleicher Zug in entgegengesetzter Richtung von Newark, 5½ Miles westlich von Marion. Für gewöhnlich müssen die beiden Expresszüge gerade an der Unfallstelle zusammentreffen, aber zum Unglück kam diesmal der westwärts fahrende Zug ein wenig früher. Nachdem der Einwandererzug 15—20 Minuten am Block gewesen war, hatte ihn der Blockbeamte gänzlich vergessen und bei der Annäherung des westlich fahrenden Expresszuges gab er das weisse Signal, welches den Block öffnete, und die erste Hälfte der Doppelkollision folgte. Zwei Personenwagen wurden dabei auf das zweite Gleis geworfen, beinahe im Augenblick des Herankommens des ostwärts fahrenden Expresszuges, und die nicht schon bei dem ersten Theile des Unfalls getödteten oder verletzten Passagiere wurden nun von dem zweiten Theile in ähnlicher Weise betroffen. Fünf Menschen wurden von den sich einwühlenden Lokomotiven mehrere Fuss tief eingegraben, so dass man erst nach mehreren Stunden eine Spur von ihnen entdeckte.

Interstaatlicher Verkehr.

Das Staats-Eisenbahnkommissariat von Jowa hatte auf Ansuchen des Versenders eines von einer Station dieses Staates nach einer Station eines anderen zum Transport aufgegebenen Wagens, weil dafür eine höhere, als die in ersterem Staat zulässige Fracht pro Mile erhoben war, der Chicago & Northwestern Eisenbahngesellschaft aufgegeben, ihren interstaatlichen Tarif zu revidiren und für die Strecken im Staate Jowa auf die im Lokalverkehr zur Erhebung kommenden Sätze zu ermässigen.

Da die Eisenbahngesellschaft sich hieran nicht kehrte, brachte der Generalanwalt die Sache vor das Gericht, welches nach längerer Berathung den Einwand der Beklagten, dass ein Eingreifen des Kommissariats bei dem über den eigenen Staat hinausgehenden Verkehr unzulässig sei, für begründet erachtete und daher die Verfügung des Kommissariats aufhob.

Prämien für Vieh- und Kühlwagen.

Das Ackerbauamt von Illinois hat die Eigenthümer solcher Wagen darauf aufmerksam gemacht, dass zu der vom 10.—19. November in Chicago stattfindenden Milch- und Fettvieh-Ausstellung folgende Preise ausgesetzt sind:

1. von A. M. Simmons eine goldene Medaille für den besten Kühlwagen zum Transport von Milch- und Rindfleischwaaren;
2. von J. H. Sanders, von der „Breeder's“ Zeitung in Chicago eine goldene Medaille für den besten Patent-Viehwagen zum Transport von Pferden.

Die speziellen Bedingungen sind dabei von jedem der Preisgeber angegeben. („Railr. Gaz.“)

Aus Russland.

Warschauer Eisenbahnkonferenz.

Die Konferenz von Repräsentanten Deutscher und Russischer Eisenbahnen, welche in Warschau seit einer Woche tagt, um einen direkten Verkehr zwischen den hiesigen Eisenbahnen und denjenigen am Schwarzen Meere, sowie den in Asien im Bau begriffenen herbeizuführen, wird in einigen Tagen ihre Thätigkeit beenden. Die Konferenzmitglieder haben die wichtigsten einschlägigen Fragen ventilirt und besprochen, so namentlich das Tarifwesen für den direkten Verkehr der Weichsel-, Iwangorod-Dombrowaer und Bromberger Bahn, sowie einer Gruppe der Russischen südwestlichen Eisenbahnen nach dem Schwarzen und Asowschen Meere, den Transkaukasischen Eisenbahnen und den Verbindungswegen mit dem östlichen Persien, China und Indien. Die erstgenannten Bahnen sind bei der Durchführung dieses direkten Verkehrs am meisten interessirt, weshalb deren Direktionen auch den Hauptantheil an der endgültigen Bearbeitung des entworfenen Projekts nehmen werden.

Eisenbahnunfälle in Russland.

Der Russische Eisenbahnverkehr wird mit geringerer Geschwindigkeit betrieben als auf den Linien des westlichen Europas und die Unfälle sind daher weniger zahlreich. Vor kurzem ist ein Bericht des Eisenbahnministers über die Unfälle vom Jahre 1880 bis 1884 erschienen. Im Jahre 1880 wurden im ganzen 434 Personen getödtet und 675 verletzt, davon

	getödtet	verletzt
Reisende	23	68
Beamte	235	474
andere Personen	176	133

Die letzteren hauptsächlich beim Ueberschreiten der Niveauübergänge etc.

Im Jahre 1881 wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	24	102
Beamte	198	459
andere Personen	158	157
in Summa	380	718

Im Jahre 1882 ereignete sich die Rutschung auf der Moskau-Kursker Bahn, wo durch anhaltendes Regenwetter und einem zu kleinen Durchlass ein grosser Damm mit dem Personenzug zusammenbrach. Daher ist die Zahl der verunglückten Reisenden abnorm gross:

	getödtet	verletzt
Reisende	64	124
Beamte	214	427
andere Personen	170	166
in Summa	448	717

Im Jahre 1883 wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	23	78
Beamte	211	456
andere Personen	204	183
in Summa	439	717

und im Jahre 1884

	getödtet	verletzt
Reisende	25	85
Beamte	170	387
andere Personen	223	182
in Summa	420	654

Aus diesen Zahlen ergibt sich als Durchschnitt bei der Bahnlänge von 22 500 km pro Jahr 420 Todte und 700 Verletzte. Es werden von dem Eisenbahnminister die grössten Anstrengungen gemacht, diese Zahlen möglichst herabzumindern und in jedem Einzelfalle findet die sorgfältigste Untersuchung statt. Vorgefundene Sorglosigkeit und Nachlässigkeit werden auf das Schwerste bestraft. R. B.

Projekt eines Centralbahnhofes in St. Petersburg.

Einen Centralbahnhof in St. Petersburg beabsichtigt, wie die „Pet. Wed." erfahren, eine Französische Eisenbahngesellschaft zu erbauen. Die Vertreter derselben werden in den nächsten Tagen bereits daselbst erwartet, um die erforderliche Genehmigung zu erlangen. Dieser Bahnhof soll alle hiesigen Bahnen, d. h. die Nikolaibahn, die Warschauer, die Finnländische, die Baltische und die Zarskoje-Sselo-Bahn, mit einander vereinigen. Der Bahnhof soll im Centrum der Stadt erbaut werden und beabsichtigt man, um den Wagenverkehr auf den Strassen nicht zu stören, die Bahn nach Amerikanischem System auf eisernen Bogenbrücken zu erbauen. Bei dem Bahnhof sollen sich befinden: Telegraphen- und Telephonleitungen, vervollkommnete Hebemaschinen zum Verladen von Frachten und ein grandioses Hotel mit 750 möblirten Zimmern und soll alles elektrisch beleuchtet werden. „Die Idee", bemerken hierzu die „Pet. Wed.", „ist eine grossartige, wie sie aber hier aufgenommen wird, das ist zur Zeit noch unbekannt."

Verstaatlichung.

Nach der Meldung Petersburger Blätter unterliegt es keinem Zweifel mehr, dass die Regierung den Ankauf der Bahnlinie von Minsk nach Brest, in Länge von 320 Werst, beschlossen habe. Besagte Linie ist ein Theil der Moskau-Brester Bahn und wird nunmehr mit den jüngst fertiggestellten Bahnlinien Shabinka-Pinsk und Wilna-Rowno verbunden, so dass auf diese Weise der grössere Theil der an Polen grenzenden westlichen Bahnen im Besitz des Staates sein wird. Es haben also vornehmlich strategische Rücksichten den Ankauf veranlasst, da der Verkehr gerade auf der in Frage stehenden Strecke durchaus nicht gewinnbringend ist. Der Beschluss des Ministeriums der Wegekommunikationen bedarf übrigens noch der Sanktion des Reichsraths.

Mittelasiatischer Bahnbau.

Die „Nowoje Wremja" glaubt zu wissen, dass die Anlage des Michailowskihafens am Kaspimeere beschlossene Sache ist. Als ausschlaggebend wäre in diesem Falle die Rücksicht auf möglichste Beschleunigung des Mittelasiatischen Bahnbaues zu betrachten, da nach Fertigstellung des gedachten Hafenplatzes der Ausgangspunkt des Mittelasiatischen Schienenweges in eine ununterbrochene Verbindung mit den Kaukasischen Häfen des Kaspimeeres und mit Astrachan träte. Denn gegenwärtig muss alles zum Bau der Transkaspibahn benöthigte Material mit grossem Zeitverlust und entsprechender Transportvertheuerung über Astrachan und Baku geleitet werden. Durch die neuerliche Entdeckung einer Fahrrinne, welche leicht bis zu 14 Fuss vertieft werden kann und daher den grössten Fahrzeugen der Kaspiflotte die Einfahrt in den Michailowskihafen gestattet, ist die Hauptschwierigkeit gehoben, welche der Adaptirung dieses Platzes noch im Wege stand. Es brauchen nur etwa 4 000 cbm Sand ausgebaggert zu werden, um die angegebene Tiefe herzustellen. Einschliesslich dieser Operationen würde die ganze Hafenanlage nur 120 000 R. beanspruchen und sollen die Arbeiten unverzüglich in Angriff genommen werden.

Nobel'sche Petroleumgesellschaft.

Wie Russische Blätter erfahren, ist es der Kompagnie Nobel gestattet worden, 500 Cisternenwaggons für die Transkaukasische Eisenbahn herzustellen, um mit diesen Naphta von Baku nach Batum zu transportiren.

Aus Frankreich.

Ostbahn.

Diese Gesellschaft hat die Genehmigung erhalten, mit dem 5. November die beiden Eisenbahnlinien von La Ferté-Gaucher nach Sézanne (40,7 km) und von Fère Champenoise nach Vitry le François (50,47 km) dem Betriebe zu übergeben.

(„Moniteur des intérêts mat.") St.

Einfache Gleis-Regulirungsmethode.

Ein vom bisherigen abweichendes Oberbau-System sucht eine Unternehmung, vertreten durch Herrn A. Volkhausen in Braunschweig, einzuführen. Diesem Systeme liegt die Absicht zu Grunde, die Gleisregulirung zu vereinfachen und so die Kosten zu reduziren. Es soll dieses dadurch erreicht werden, dass die mittelst T-förmiger Querschwellen in gewöhnlicher Weise verbundenen Schienen nicht auf ersteren, sondern auf keilförmigen, hölzernen Unterlagen, in der Anzahl von 24 Stück für die Schienenlänge von 7,5 m Länge, ruhen. Diese Unterlagen haben eine Länge von 1,5 bis 2,0 m bei 0,2 m Breite und 0,04 m resp. 0,15 m Stärke. Sie sind, normal zu den Schienen, unter den Fuss derselben gesteckt, so dass die Köpfe beiderseits an den Böschungen hervorragen und bilden gewissermassen einen Theil der Unterbettung — eine Packlage — auf welcher der Oberbau ruht, da eine weitere Verbindung mit den Schienen nicht besteht. Die eisernen Schwellen oder Querverbindungen liegen im Kiese, ohne zu tragen. Sie dienen nur zur Erhaltung der Spur und Richtung.

Die Regulirung der Höhenlage erfolgt hiernach einfach durch entsprechendes Vortreiben der Keile mittelst eines Schlägels, was nach den angestellten Versuchen für 2 ₰ pro laufenden Meter, anstatt der bisherigen Kosten von 16 bis 18 ₰ — also für den achten Theil der bisherigen Kosten — sich ausführen lassen soll. Auch sollen Versuche von längerer Dauer gezeigt haben, dass das so hergestellte Gleis vollständig fest und sicher im Betriebe liegt.

Bei der grossen Bedeutung, welche die Gleisregulirung in sich schliesst — nach der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands pro 1883/84 haben z. B. die Unterhaltungskosten der durchgehenden Gleise der Preussischen Staatsbahnen exkl. Material allein rund 12 Millionen Mark das Jahr betragen — dürfte es sich empfehlen, eingehende Versuche mit diesem Systeme anzustellen, umsomehr, als solche mit geringen Kosten bei jedem eisernen Querschwellen-Oberbau ohne weiteres ausgeführt werden können.

Es ist dieses Oberbau-System patentirt.

Litteratur.

Kalender für Eisenbahn-Verwaltungs- und Betriebsbeamte im Deutschen Reiche — Jahrgang 1886 — von H. Kosub. Verlag von M. Schulze in Berlin. Ladenpreis 3 ℳ, Subskriptionspreis 2 ℳ.

Dieser Taschenkalender, der auf der Titelseite das Bildniss des Generaldirektors der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, von Hocheder, trägt, bringt eine Fülle von Bemerkungen sowohl von allgemeinem als namentlich fachwissenschaftlichem Interesse. Wir heben die Löhnungstabelle sowie die Tabelle über die laufenden Beiträge zu den Eisenbahn-Krankenkassen, die wichtigsten Bestimmungen aus dem Post- und Telegraphenwesen, das Betriebsreglement und das Normal-Buchungsschema besonders hervor. Auch der für die Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung wichtigsten Bestimmungen, ferner des Stations-, Betriebs- und Werkstättendienstes ist gedacht worden. Was uns jedoch am meisten empfehlenswerth für diesen Kalender zu sein scheint, sind die mannigfachen Angaben und Bemerkungen über Gegenstände, die dem Beamten nicht täglich aus den dienstlichen Reglements und Instruktionen entgegenblicken, wie z. B. die Spurweite in den verschiedenen Ländern, die statistischen Nachrichten über die Eisenbahnen nicht nur Deutschlands, sondern auch anderer Länder, die Nachweisung der Beamtengruppen bei den Preussischen Staatsbahnen mit Angabe der Normalgehälter, des Wohnungsgeldzuschusses und der Zahl der pro 1885/86 bei jeder Direktion vorgesehenen Stellen und die Mittheilungen über den Preussischen Beamtenverein in Hannover.

Ein zweiter Theil enthält die Adressen der Eisenbahnen und Eisenbahnbehörden Deutschlands mit Namensangabe der Beamten, sowie eine Eisenbahn-Uebersichtskarte.

Deutscher **Haus- und Werkstatt-Kalender**, herausgegeben von F. C. Glaser, Königl. Kommissionsrath — Berlin SW., Lindenstr. 80 — Selbstverlag des Herausgebers.

Sowohl im vergangenen als im Jahre 1883 hat uns dieser Kalender, von dem jetzt Jahrgang 1886 vorliegt, Veranlassung gegeben, auf denselben als besonders beachtenswerth aufmerksam zu machen. Auch dem vorliegenden Jahrgange, dem ein neuer Abschnitt über den „Umgang mit Menschen" hinzugefügt und in dem wir vielfach die stets bessernde Hand des Verfassers bemerken, namentlich in den Mittheilungen über die Pflichten und Rechte des Gewerbsmannes als Staatsbürger, Gemeindemitglied, Arbeitnehmer und Familienoberhaupt, sowie über die Förderung des Familienwohles und die Sicherung gegen Unfälle — wollen wir nicht unterlassen, eine warme Empfehlung an die betheiligten Kreise mit auf den Weg zu geben. Es sind dies sowohl diejenigen Eltern bezw. jungen Leute, die sich über die Schul- und Lehrverhältnisse, sowie die Wahl des Berufes unterrichten wollen, als auch diejenigen Gewerbtreibenden und Arbeiter, denen praktische und theoretische Mittheilungen für die Werkstatt von Werth sind und schliesslich alle die, welchen es an einem Führer mangelt, der ihnen einerseits über die Vorkommnisse des öffentlichen Lebens, andererseits über die zweckentsprechende Einrichtung der Wohnung sowie über die Ernährung und Körperpflege Auskunft gibt.

Der Preis beträgt für das Exemplar: geheftet 0,75 ℳ; in Kaliko gebunden mit Schreibkalender 1,10 ℳ und in Leder gebunden ebenfalls mit Schreibkalender 2,60 ℳ

Miszellen.

Die Stadt: „Pullman“.

In der neulich stattgehabten Jahresversammlung der „Pullman's Palastwagen-Gesellschaft“ machte der Präsident Pullman die nachfolgenden Mittheilungen über die unweit Chicago belegene Stadt der Gesellschaft „Pullman“.

Die Lage der Stadt ist sehr befriedigend. Die Bevölkerungszahl ist stets im Wachsen begriffen und war nach der Zählung vom Juli 1885 wie folgt: 3 752 Männer, 1 945 Frauen, 2 906 Kinder, zusammen 8 603.

Die Zahl der Familien beträgt 1 381; die durchschnittliche Zahl eines Haushalts 6,2, die der Kinder eines jeden Haushalts 2,1. Die Schule wird durchschnittlich täglich besucht von 953 Kindern. Die Zahl der Gestorbenen von 7 auf 1 000 pro anno wird für die niedrigste bekannte in der Welt gehalten.

Die durchschnittliche Wohnungs-Monatsmiethe aller Häuser in Pullman, also inkl. der besseren, von Beamten, Kaufleuten etc. bewohnten, ist 3,30 D. pro Zimmer, dagegen in den blossen Arbeiterhäusern 2,50 D. pro Wohnraum inkl. Küche.

(Nach der Statistik des staatlichen statistischen Büreaus beträgt in den Arbeiterstädten von Massachusetts die dortige Durchschnittsmiethe pro Zimmer und Monat 2,86 D.)

Die Häuser in Pullman sind von Ziegeln gebaut in breiten, gepflasterten und schattigen Strassen, mit vollständiger Kanalisirung und allen sonstigen modernen Einrichtungen, wie Gas, Wasser und anderen Gesundheitseinrichtungen.

Der Gesammtbetrag der im letzten Rechnungsjahr an das Personal gezahlten Gehalte und Löhne ist 2 160 141 D., davon kommen 1 328 462 D. an 2 329 bei den Wagenwerken beschäftigten Personen; der Durchschnittsverdienst betrug 576,60 D. pro Mann.

Dass das Personal sich eines ziemlichen Wohlstandes erfreut, ergibt sich aus folgenden Geschäftszahlen der Pullman Leih- und Sparbank:

	Zahl der Konten	Einlagebeträge D.	Durchschnittlich pro Konto D.
1. August 1884 . . .	578	83 943	145
1. August 1885 . . .	625	98 605	158
13. Oktober 1885. . .	652	108 200	166

Es ist wohl anzunehmen, dass das Anwachsen der Ersparnisse theilweise dem Mangel an Vergnügungssalons und anderen schädlichen Einflüssen und den allgemeinen gesunden und moralischen Umgebungen des Ortes zuzuschreiben ist.

Die Gesellschaft wirkt übrigens in keiner Weise darauf ein, wie und wo das Personal seinen Bedarf an Lebensbedürfnissen hernimmt; die Stadt ist vielmehr vollständig offen für die freie Konkurrenz auswärtiger Geschäftsleute.

Ein Englisches Eisenbahn-Tricycle.

In den Lancashire und Yorkshire Eisenbahn-Wagenbauwerkstätten ist neuerdings eine verbesserte Art von Eisenbahn-Tricycle hergestellt, mit 4 Sitzen nach vorn, Federn etc., gleich einem gewöhnlichen Tricycle, so dass 4 Fahrende mit ihren Füssen die beiden grossen Treibräder in Bewegung setzen können. Es soll eine Geschwindigkeit von 20 Miles (32 km) pro Stunde erreichen und kann, da es mit einer handlichen Bremse versehen ist, zu jeder Zeit auf Verlangen des dasselbe benutzenden inspizirenden Beamten angehalten werden.

Es hat 2 Bänke mit Werkzeugkasten, auf welchen nöthigenfalls 6 Arbeiter Platz nehmen können. An beiden Enden befinden sich Handhaben, so dass es von 3—4 Mann mit Leichtigkeit von den Schienen abgehoben werden kann. („Railr. Gaz.“) H.

Drahtseilbahn in Lyon.

Nach einer Notiz in der „Revue industrielle“ werden in Lyon Vorarbeiten zu einer Drahtseilbahn zur Verbindung des Platzes Croix-Paquet mit dem Boulevard Croix-Rousse ausgeführt. Von 10 vorgelegten Konkurrenzprojekten ist das von Oisan-Chapon angenommen worden. Das Projekt zeigt zwei Gleise von 1,15 m Spurweite und liegt die Bahn auf ihrer ganzen Länge im Tunnel.

Der Fahrpreis soll 8 ₰ für die erste Klasse und 4 ₰ für die zweite Klasse betragen. Auch soll die Bahn Güter zu einem niedrigeren Preise als die jetzige Compagnie de la Croix-Rousse befördern. R. B.

Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung in Frankreich.

Der Präfekt des Meusedepartements hat Eisenbahn-Baugesellschaften und Eisenbahnunternehmer aufgefordert, sich an der Submission für eine 36 km lange Sekundärbahn von 1 m Spurweite von Bas le Duc nach Verdun zu betheiligen.

Reflektanten haben dem Präfekten vor dem 1. November cr. ihre Absicht zu erklären, sich an der Submission zu betheiligen und namentlich die Angabe hinzuzufügen, ob und wo sie schon Bahnen ausgeführt haben. Der Tag der Oeffnung der Offerten wird von der Generalkommission noch näher bekannt gemacht werden. Besonders macht der Präfekt darauf aufmerksam, dass die Bedingungen des Bestreckes mit aller Rigorosität aufrecht erhalten werden sollen. Nur e i n bauliches Objekt, d. i. das Hauptgebäude, dessen Baukosten dem Unternehmer mit 5 pCt. garantirt werden, unterliegt der Preisschwankung, sonst beträgt der vom Conseil général festgestellte Preis 82 000 Frcs. pro Kilometer.

Eine Kaution von 100 000 Frcs. ist von dem mit der Ausführung betrauten Unternehmer zu hinterlegen.

(„Genie Civil“, 3. Okt. 1885.) r.

Abonnementsbillete in Frankreich.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gibt auf allen ihren Routen Rundreise-Abonnementsbillete für I., II. und III. Klasse und 3, 6 oder 12 Monate Gültigkeit zu ermässigten Preisen aus. Die Preise richten sich nach dem Umfange der zu benutzenden Strecken. Die Anforderung der Billete muss 8 Tage vor der ersten Benutzung geschehen. r.

Dampfmaschinen-Leistungen in England.

Die Kraft aller Maschinen in England schätzt man auf die Arbeit von 400 Millionen Menschen. Von anderer Seite wird die Leistung der Englischen Industrie auf 32 685 214 Pferdekräfte angegeben. England entwickelt danach eine Arbeitsleistung, die 20 Mal grösser ist, wie die Zahl seiner Einwohner.

(„Revue industrielle“, 15. Okt. 1885.) r.

Chinesische Eisenbahn.

Es soll eine Linie von Takan an der Mündung des Horn-Ho am Gelben Meer nach Tong-Chow am Pie-Ho, einem Nebenfluss des ersteren, etwa 40 km östlich von Peking gebaut werden. Sie würde eine Länge von 160 km erhalten und bedeutende Arbeiten erfordern und eine direkte und bequeme Verbindung Pekings mit dem Gelben Meere herstellen. R. B.

Telegraphische Korrespondenz ohne Drahtleitung.

Im Jahre 1844 bereits haben Morse, Gall, Voil und Rogers eingehende Versuche über die Durchführung elektrischer Ströme ohne Drahtleitungen durch Flüsse und Seen gemacht, ohne zu einem guten Resultate zu gelangen.

Mr. Bourbouge hat diese Studien im Jahre 1870 bei der Belagerung von Paris und später im Jahre 1875 zwischen den Brücken von Jena und Austerlitz, ebenfalls ohne wesentliche Erfolge, fortgesetzt. Anscheinend gute Resultate erreichte der Professor Bell aus Amerika; er baute auf den Studien seiner Vorgänger weiter und konnte dem Kongress der Amerikanischen Assoziation für Fortschritt in den Naturwissenschaften, unter voller Autorität seines Namens mittheilen, dass er auf offener See zwischen zwei Schiffen, die 2 km von einander entfernt lagen, o h n e Vermittlungsdraht eine elektrische Korrespondenz ausgeführt habe.

Das „Echo Industriel“ schreibt darüber:

Mr. Bell leitete das Ende eines Telephons des einen Schiffes in das Meer, die gleiche Einrichtung war auf dem anderen Schiffe, nur dass statt des Telephons eine dynamoelektrische Maschine aufgestellt war, deren sehr stark gespannter Strom vermittelst des ins Meer reichenden Drahtendes in dieses übergeführt wurde. Durch Unterbrechungen des Ganges der Dynamomaschine können Zeichen zum anderen Schiffe vermittelt und durch das Telephon wahrgenommen werden.

So unvollkommen dieser Apparat auch zur Zeit noch wirkt, so hat er doch bewiesen, dass damit eine Korrespondenz zwischen entfernter von einander liegenden Schiffen hergestellt werden kann, womit schon sehr viel erreicht wird, da viele Schiffe jetzt der Beleuchtung halber mit dynamoelektrischen Maschinen ausgerüstet werden und danach die Elektricität keine besonderen Kosten veranlasst.

Ein gewisser Adams in London hat mit gleichem Erfolge statt des Telephons einen Galvanometer eingeschaltet.

(„Genie Civil“, 15. Aug. 1885.) r.

Verwerthung des Kohlenstaubes.

Im Gewerbeverein zu Breslau machte kürzlich der Privatdozent Dr. Kossmann auf ein Verfahren zur Verwerthung des Kohlenstaubes aufmerksam, welches insbesondere für den Oberschlesischen Industriebezirk Interesse haben dürfte. Von der Kohlenproduktion Oberschlesiens in Höhe von etwa 240 Millionen Centner jährlich sind nämlich 20 pCt., also 48 Millionen Centner Staubkohle und wandern auf die Halde oder gelangen zum Preise von 2—3 ₰ pro Centner loko Grube zum Verkauf. Dem Deutsch-Amerikaner J. Saltery soll es nun gelungen sein, in der Melasse ein Verfestigungsmittel zu finden, mittelst dessen der Kohlenstaub zu saubern, harten, wie Ziegeln klingenden, in den

Kanten scharf ausgedrückten, geruchlosen, wie Stückkohlen brennenden und vollständig veraschenden Briquettes verarbeitet werden kann, die sich vorzüglich zur Versendung eignen und für Küche und Salon, den Verbrauch auf Dampfern und für den Export grosse Bedeutung erlangen können. Da die Kosten für Verfertigung eines Centners Kohle bei dem jetzigen Preise der Melasse nur 3 ₰ (?) betragen, so würden die aus nahezu werthlosem Material hergestellten Briquettes sehr billig sein. Auf dieselbe Weise soll sich auch der Staub von Cokes und von verschiedenen Steinkohlen, Erzen, Hammerschlag, Eisenfeilspäne, Holzkohlenstaub etc. zu Briquettes nutzbar machen lassen.

Lenkbare Luftballons.

Infolge der günstigen Resultate von Chalais-Meudon wird der Französische Kriegsminister bei den Kammern einen Spezialkredit für das Studium lenkbarer Ballons beantragen.

(„Revue industrielle", 15. Okt. 1885.) r.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Am 15. November d. Js. ist zum **Sächsisch-Württembergischen Verbandsgütertarif** der I. Nachtrag ausgegeben worden. Derselbe enthält 1. eine Aenderung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, 2. veränderte Frachtsätze für die Stationen Bregenz, Friedrichshafen, Romanshorn, Rorschach und Ulm im Verkehr mit den Sächsischen Stationen Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz, welche mit den durch Nachtrag 1 zu Heft 6 des Mitteldeutschen Verbandstarifs eingeführten bezüglichen Taxen übereinstimmen, 3. neue Frachtsätze für die Station Lichtenberg der Sächsischen Staatsbahn und 4. Aenderungen und Ergänzungen in den Ausnahmetarifen und Berichtigungen einzelner Frachtsätze.

Insoweit der Nachtrag vereinzelt geringfügige Erhöhungen der Frachtsätze nachweist, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 10. Januar k. J. in Geltung.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erhalten.

Dresden, am 23. November 1885. (2480)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit Gültigkeit ab 1. Dezember l. J. gelangt zum **Niederdeutsch-Bayerischen Gütertarife** vom 1. Juni 1883 der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze sowie Taxen für die neu einbezogene Station Nymegen des K. Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln lrh.

München, den 21. November. (2481)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Zwischen Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof einerseits und Colberg und Degow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit. bezw. hinsichtlich einiger Frachterhöhungen am 10. Januar 1886, anderweite Tarisätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 24. November 1885. (2482)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Dezember d. J. tritt zum Tarif für den Güterverkehr der Stationen des **Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, der Gotha-Ohrdrufer, Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), der Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Hohenebra - Ebeleber, Ilmenau - Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn** unter einander der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen von Stationsnamen und Druckfehlerberichtigungen eine Bestimmung über vorübergehende Lagerung von Holz und anderen Rohmaterialien auf den Bahnhöfen, eine Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, sowie einzelne, in unserer Bekanntmachung vom 14. Oktober d. Js. bereits erwähnte Frachterhöhungen für Lichtenfels, Station der Werra-Eisenbahn.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,05 ℳ durch die Güter-Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen.

Erfurt, den 20. November 1885. (2483)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Hannover-Magdeburg, sowie Güter- und Vieh- etc. Verkehr Magdeburg - Oldenburg. Am 1. Dezember d. J. treten zu den Tarifen für vorbezeichnete Verkehre neue Nachträge (No. 14 bezw. 12 und 3) in Kraft, durch welche u. a. die Haltestelle Gr. Möhringen des Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Güterverkehr mit Hannoverschen, Hoyaer, Warstein-Lippstadter und Oldenburgischen Stationen, sowie die Oldenburgische Station Vechta in den direkten Güterverkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg und der Osterwieck-Wasserlebener Bahn aufgenommen werden.

Magdeburg, den 24. November 1885. (2484)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station **Grossaitingen** der Bayerischen Staatsbahn für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn in den **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr** mit der Massgabe einbezogen, dass die Abfertigung von Eil- und Stückgütern nur bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg gestattet ist.

Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 20. November 1885. (2485)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Station Cöthen Anhalt.-Bhf. einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Breslau andererseits neue Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Erfurt, den 23. November 1885. (2486)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II und IV. Am 15. Dezember dieses Jahres gelangen für den Verkehr mit den Stationen Gera, Leipzig, Eilenburger und Thüringer Bahnhof, Plagwitz - Lindenau, Weida und Zeitz des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt ermässigte Tarifsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 23. November 1885. (2487)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. An Stelle der auf Seite 39 des fünften Nachtrages zu dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs für den Umkartirungsverkehr von Wjasma (Moskau-Brester Eisenbahn) nach den Stationen Tula, Rjatschsk und Jeletz der Rjatschsk-Wjasma Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze, welche sämmtlich durch Bekanntmachung vom 7. Oktober cr. vom 1. Dezember cr. neuen Styls ab aufgehoben sind, treten mit dem letztgenannten Tage für den Umkartirungsverkehr von Wjasma nach Tula folgende Frachtsätze in Kraft:

Für Eisen und Blei, unbearbeitet,
für Sendungen in Quantitäten

a) unter 610 Pud 9,61 Kopeken pro Pud,
b) à 610 Pud und darüber 5,81 Kopeken pro Pud.

Alle Nebengebühren sind in diesen Frachtsätzen mit enthalten. (2488J)

Bromberg, den 22. November 1885.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Dezember d. J. wird zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Elberfeld** und Stationen der **Oberhessischen Eisenbahnen** vom 1. April 1883 ein Nachtrag II eingeführt. Derselbe enthält unter anderm Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Altendorf, Iserlohn (Ostbahnhof), Oberbredenscheid, Remscheid - Hasten, Remscheid - Vieringhausen, Schee, Sprockhövel und Westig, sowie abgeänderte Entfernungen für die Stationen Hemer, Lüdenscheid und Menden.

An demselben Tage wird zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln linksrh., Köln rechtsrh. und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1882 der Nachtrag II ausgegeben. Der letztere enthält unter anderm neue Frachtsätze für die Stationen Altenessen K. r., Bodelschwing K. r., Buer E., Frintrop K. r., Gladbeck E., Hugo K. r. und Vogelheim E., sowie verschiedene Aenderungen in den Frachtsätzen ab Zeche. Diese Aenderungen haben für einzelne Zechen mit mehrfachem Bahnanschluss geringfügige Frachterhöhungen über den einen oder andern Anschluss zur Folge. Soweit Erhöhungen

eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1886 einschliesslich in Kraft. (2489 J)
Elberfeld, den 19. November 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Dezember d. J. wird die Station Gr. Möhringen des Direktionsbezirks Magdeburg für den unbeschränkten Güterverkehr in den Staatsbahnverkehr **Elberfeld-Magdeburg** aufgenommen. (2490 J)
Elberfeld, den 25. November 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. wird die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Radzionkau auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Frachtsätze ergibt der Tarif.
Breslau, den 24. November 1885. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Dezember d. J. ab wird die Güterladestelle Liessau für den Stückgutverkehr eingerichtet. Für die Ueberführung der Stückgutsendungen zwischen Dirschau und Liessau wird eine Gebühr von 0,20 *M.* pro angefangene 50 kg erhoben.
Bromberg, den 19. November 1885. (2492)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. An Stelle der in den Ausnahmetarifen No. 16 für Maschinentheile aus Eisen und Stahl, Seite 79 und 75 der Tarife Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden-Elbkai enthaltenen Frachtsätze treten ab 15. Januar 1886 erhöhte Frachtsätze in Kraft.
Wien, den 21. November 1885. (2493)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Kupferhülsen und Kupferplättchen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende **Frachtsätze** pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1886 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wien (Oe. U. St. E. G.-K. F. N. B.-K. F. J. B.-K. E. B.-Oe. N. W. B)	1,92 *M.*
Von Dresden-Elbkai nach Wien (Oe. U. St. E. G.-K. F. N. B.-K. F. J. B.-K. E. B.-Oe. N. W. B.)	2,38 *M.*

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 24. November 1885. (2494)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Prignitzer Eisenbahn. Gemäss Beschluss der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen treten mit dem 1. Januar 1886 auch im Lokalverkehr der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn, sowie im Wechselverkehr beider Bahnen unter einander anderweite Bestimmungen über die Abfertigung von Kindern in Kraft, durch welche neben allgemeinen Ermässigungen, in einigen Fällen eine Erhöhung der bisherigen Fahrpreise herbeigeführt wird.
Nähere Auskunft ertheilt unsere Betriebsverwaltung in Berlin. (2495)
Perleberg, den 19. November 1885.
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft.
Dr. Heinemann. Reder.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Vom 1. Januar 1886 ab haben die auf unseren Stationen zur Ausgabe gelangenden Retourbillets folgende Gültigkeitsdauer:
a) bei Entfernungen bis zu 100 km einschliesslich 2 Tage,
a) für jede weiteren 100 km 1 Tag länger.
Nordhausen, 20. November 1885. (2496)
Die Direktion.

Mecklenburgische Südbahn. Gemäss Beschluss der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen treten mit dem 1. Januar 1886 auch im Lokalverkehr der Strecke Ludwigslust-Friedland, sowie im Nachbarverkehr der Stationen dieser Strecke mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und Berlin anderweite Bestimmungen über die Beförderung von Kindern in Kraft, wodurch im allgemeinen eine Preisermässigung, in einigen Fällen eine geringe Preiserhöhung herbeigeführt wird.
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau hierselbst.
Berlin, den 19. November 1885. (2497)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Obstbäume.

		pro 100
Aepfel, hochstämmig	mit 2jährig. Kronen	*M.* 90
"	" " 1 "	" 72
Birnen,	" " 2 "	" 100
"	" " 1 "	" 80
Linden, 12—16 cm Stammumf. auf 1 m		" 110
Kastanien, 12—16 cm	" " 1 "	" 100
Ulmen, 10—12 cm	" " 1 "	" 90

Ferner offerire:
Forst- und Heckenpflanzen in mehr als 400 Sorten, Zierbäume, Sträucher, Coniferen, Rosen etc. in mehr als 2000 Sorten zu ganz aussergewöhnlich billigen Preisen. Kataloge gratis.
Herm. A. Hesse, Baumschulen, Weener, Prov. Hannover.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Baumbänder

für **Obst- & Alleebäume,** breit geflochten aus Bast, geschmeidig, unzerreissbar, leicht anzubringen, empfehlen
Gebr. Kühn, Karlsruhe (Baden).
Prospecte frei.

— 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. —
41 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 3000 im Betriebe.
Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
15 000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von C. Jupitz in Berlin bei, betreffend Tachometer.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

№ 94. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Dezember 1885.

Können die Eisenbahnen rechtsgültig die Nichtübertragbarkeit der Retourbillete aussprechen?

Gegen v. Ihering

von einem Göttinger Doctor der Rechte.

Im 23. Bande (Neue Folge II. Band) der Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen Römischen und Deutschen Privatrechts befindet sich eine Abhandlung des Professors v. Ihering über den „Rechtsschutz gegen injuriöse Rechtsverletzungen", welcher die Eisenbahnkreise in lebhafter Weise interessiren muss. Was „injuriöse Rechtsverletzung" im Sinne des Verfassers ist, sagt derselbe besonders klar und ungenirt auf Seite 190:

„Der injuriöse Rechtsverletzer . . . . fürchtet das Recht nicht; er bietet demselben offenen Hohn. Alle injuriösen Rechtsverletzungen erfolgen, wie unten dargelegt werden wird, unter Umständen, wo das Recht des anderen zweifellos ist, offen mit Füssen getreten wird . . . . . Es ist die Ueberhebung der einen Person über die andere (ὕβρις), die Missachtung des fremden Rechts, welche auf der Supposition des Mangels an moralischem Muthe auf der anderen Seite beruht; der Rechtsfeigheit. Im gewöhnlichen Leben würde man eine Handlungsweise, wie die oben durch Beispiele veranschaulichte, als eine Frechheit, Dreistigkeit, Unverschämtheit bezeichnen, und damit ist das Wesen derselben im Gegensatz zu allen anderen Rechtsverletzungen richtig getroffen. Vom Standpunkt des Rechts aus könnte man die in ihnen enthaltene Auflehnung gegen die Rechtsordnung als Rechtshohn, Rechtstrotz bezeichnen, die Rechtsverletzungen selber als schnöde, frivole, im Gegensatz zu den gewöhnlichen, einfachen; als selbständiger Ausdruck für letztere empföhle sich Missachtung des Rechts im Gegensatz zur Verletzung desselben."

Nachdem Ihering sodann den Thatbestand der „injuriösen Rechtsverletzung" in seinem Sinne näher fixirt und auf diesen Thatbestand hin eine Menge von verschiedenen Rechtsverletzungen geprüft hat, kommt er zu der Frage, ob die Eisenbahnverwaltungen die Nichtübertragbarkeit der Retourbillete mit Recht statuirten, verneint diese Frage und bringt auf das Vorgehen der Eisenbahnen seinen Begriff der „injuriösen Rechtsverletzung" in obigem Sinne zur Anwendung, nennt dies Vorgehen eine „schnöde Missachtung des Rechts", welches mit den „zweifellosesten Rechtsgrundsätzen im Widerspruch" stehe.

Sucht der Leser nun bei Ihering nach den „zweifellosesten" Rechtsgrundsätzen, so wird er zu seinem Erstaunen keine Spur davon finden; er wird wieder einmal die Erfahrung machen, dass Leute, welche mit Ausdrücken wie „bekanntlich", „selbstverständlich", „zweifellos" um sich werfen, dies nur deshalb thun, um den Mangel an Gründen zu maskiren; er wird bei näherem Nachsehen finden, — wie so oft! — dass das gerade Gegentheil von dem „bekanntlichen", dem „zweifellosen" wahr ist, und dass Ihering vor lauter „Geist" die Materie, das heisst hier: das, worauf es ankommt, den Kernpunkt der Frage, nicht zu sehen vermag.

Die Voraussetzung, die beweislose Voraussetzung der Ihering'schen Deduktion ist die: das Retourbillet ist ein Inhaberpapier, und daraus zieht er den Schluss: Weil es ein Inhaberpapier ist, steht jeder Versuch des Ausstellers des Papiers, diesem Papier seine Schöpfung Inhaberpapierqualität zu nehmen, mit den zweifellosesten Rechtsgrundsätzen in Widerspruch.

Die Eisenbahnen, welche den von ihnen geschaffenen Inhaberpapieren, den Retourbilleten, die Uebertragbarkeit nehmen wollen, sind dem Scheusal der Griechischen Mythologie, Kronos, vergleichbar, der seine eigenen Kinder verschlang.

Was bezüglich der Inhaberpapiere in der Jurisprudenz des „täglichen Lebens" so ziemlich anerkannt ist, ist folgendes:

Das Inhaberpapier ist eine Urkunde, in welcher der Aussteller mittelst einseitiger Willenserklärung sich verpflichtet, demjenigen, der ihm demnächst das Papier präsentiren werde, eine bestimmte Leistung zu machen. Schöpfer der Urkunde ist der Aussteller; seine Willenserklärung geht dahin, dass es ihm ganz gleichgültig ist, wer sich bei ihm als Forderungsberechtigter präsentiren werde; er gibt durch die Form der Urkunde dieser vollständigen Gleichgültigkeit Ausdruck, indem er entweder ausdrücklich oder durch konkludente Worte erklärt, er werde jedem ihm das Papier Präsentirenden leisten.

Der so dokumentirte Wille des Ausstellers beherrscht also das ganze Rechtsgeschäft, die sämmtlichen aus der Kreation des Papiers sich ergebenden rechtlichen Konsequenzen.

Der Schöpferwille des Ausstellers ist der Ausgangspunkt des Papiers; ohne ihn existirt es nicht.

Ob jemand diesen Schöpferwillen hat, ist Thatfrage. Entweder hat er ihn oder er hat ihn nicht. Kein Gesetz, kein Gewohnheitsrecht, kein „Volksrecht" zwingt jemanden, diesen Willen zu haben. Das muss leider betont werden, weil Ihering die Eisenbahnen zwingen will, Inhaberpapiere zu schaffen, jenen Schöpferwillen also zu manifestiren!!

Nirgendwo im Rechtsleben findet sich der Satz, dass bei einem bestimmten Rechtsverhältniss der Verpflichtungswille nur in der Form des Willens, an jeden Inhaber der Schuldurkunde zu leisten, geäussert werden könne.

Was wollen nun die Eisenbahnen bei der Ausgabe von Retourbilleten schaffen?

Das Verbot, die Retourbillete zu übertragen, beweist, dass die Bahnen das gerade Gegentheil von einer Obligation mit fortwährend — bis zur gänzlichen Erfüllung — wechselnden oder unbestimmtem Gläubigersubjekte wollen. Sie wollen sich nur eine Person als Gläubiger gegenüber wissen, nämlich diejenige, welche mit dem Retourbillet die Reise antritt. Bis dahin, dass die Reise angetreten wird, sagen die Eisenbahnen, mag der Berechtigte mir unbekannt, unbestimmt sein; mit dem Beginne der Reise aber soll derjenige, der von uns eine bestimmte Beförderung zu beanspruchen hat, unwiderruflich bestimmt sein; einen beliebigen Personenwechsel nach diesem Zeitpunkt wollen wir nicht.

Wenn eine solche Willenserklärung die Erklärung ist, ein Inhaberpapier zu schaffen, so ist sie doch jedenfalls eine sehr beschränkte. Man könnte höchstens sagen: Bis zum Antritt ist das Billet ein Inhaberpapier; von da ab verliert es diese Natur, es wird auf eine Person fixirt.

Wir wollen nun von der Frage absehen, ob unter so bewandten Umständen die Eisenbahnbillete noch als Inhaberpapiere im technischen juristischen Sinne angesehen werden können,

— dagegen z. B. Förster Theorie und Praxis des Preussischen Privatrechts I § 64 und die daselbst Citirten —

oder ob sie nicht lediglich Legitimationspapiere sind; es fragt sich blos, ob der von den Eisenbahnen manifestirte Wille rechtliche Wirkung haben kann oder nicht. Mit dem Zauberwort „Inhaberpapier" wird die Frage nicht gelöst, sondern nur durch eine Prüfung der näher so präzisirten Frage:

Widersetzt sich die Rechtsordnung gegen den von den Eisenbahnen geäusserten Willen?

Versagt sie ihm die beabsichtigte Wirkung?

Substituirt sie dieser Wirkung eine andere, vom Begeber nicht gewollte Wirkung?

Bei Begebung des Retourbillets wird ein Vertrag abgeschlossen, ein Geschäft über die Beförderung einer Person nach und von einem Orte.

Jeder Vertrag kommt nur durch die Willensübereinstimmung der Kontrahenten zu Stande. Der Wille der Kontrahenten beherrscht also das Geschäft; er kann allerlei Modifikationen in den beiderseitigen Leistungen hervorrufen: die Bahn kann verlangen und verlangt zum Beispiel, dass der Billetnehmer, wenn kein Platz mehr im Zuge sein möchte, auf Beförderung gerade mit diesem Zuge verzichte, dass er sich den Anordnungen des Zugpersonals füge, dass er, wenn er die Reise unterbrechen will, sein Billet zum Zwecke der Visirung dem Vorsteher der Unterbrechungsstation sofort nach Verlassen des Zuges vorzeige u. s. w.; der Billetnehmer hat ebenfalls eine Reihe von Rechten, welche ihm noch besonders durch die Bahn zugesichert werden. Der Vertrag zwischen Billetnehmer und Eisenbahn beschränkt sich also nicht auf die Essentialien eines Beförderungsvertrages — Preiszahlen und Beförderung von einem Orte zum anderen telle quelle — sondern er ist einer Menge gewillkürter Ergänzungen fähig (accidentalia negotii).

Die Eisenbahnen, als die Inhaber der dem Publikum eröffneten Fahrgelegenheit, haben nun eine Anzahl von Bedingungen und Bestimmungen aufgestellt, die sie als Bestandtheile ihres bei Abschluss des Beförderungsvertrages massgebenden Verpflichtungswillens angesehen wissen wollen.

Mit jedem Passagier diese Bedingungen und Bestimmungen einzeln zu stipuliren und dann urkundlich zu fixiren, geht bei dieser Art von Massenverträgen nicht an; man muss diesen Verträgen also die Konzession machen, dass massgebende Bestandtheile derselben von dem Unternehmer der Beförderungsanstalt als allgemein gültige von vornherein fixirt und diese dann stillschweigend von dem Billetnehmer acceptirt werden.

Die Eisenbahnen erklären ihren Willen durch die öffentliche Publikation jener Bedingungen jedem gegenüber dahin, dass, wenn er sich ihrer bedienen wolle, er dies nur unter Acceptation der Bedingungen können soll.

Dadurch, dass der auf Beförderung mit einem Zuge Reflektirende an die Bahn herantritt und, ohne von ihr eine von jenen Bedingungen abweichende Beförderung zu verlangen, ein Billet nimmt, gibt er seine Unterwerfung unter die von der Bahn publizirten Vertragsbedingungen zu erkennen.

Jeder, der mit einem Eisenbahnzuge fahren will, muss wissen, dass die Bahn für ihren Verkehr mit dem Publikum Ordnung schaffen, bestimmte Regeln aufstellen muss, dass man die an strenge Fahrordnung, bestimmte Abfahrtsorte und Abfahrtszeiten gebundenen Eisenbahnen nicht wie eine Droschke benutzen kann.

Dass Ordnungen über den grossartigen Bahnverkehr bestehen, muss jeder wissen und weiss jeder vernünftige Mensch. Was darin steht, wissen allerdings noch lange nicht alle. Aber die generelle Wissenschaft, dass Ordnungen existiren, genügt zur Konstruktion des nach Handelsrecht (H.-G.-B. § 317 verbunden mit §§ 272 No. 3 und 277) zu beurtheilenden Kontraktes.

Wer, in Kenntniss davon, dass für die aus dem Billetnehmen entspringenden Rechtsverhältnisse bestimmte Satzungen bestehen, ein Billet nimmt, ohne sich diese Satzungen im Detail anzusehen, der unterwirft sich generell diesen ihm im einzelnen unbekannten Satzungen.

Seine Willensäusserung ist ähnlich derjenigen, welche jemand von sich gibt, der in eine Gesellschaft, in ein Kasino als Mitglied eintritt, ohne sich deren Statuten anzusehen. Ein solches Mitglied hat einen generellen Unterwerfungswillen; es unterwirft sich Satzungen, die es nicht kennt, von denen es aber voraussetzt, dass sie „in Ordnung" sind. Die Einrede des „Nichtgekannt" oder „Nichtgewollthabens" würde es also nicht erheben können.

Die von den Bahnen aufgestellten Bedingungen und Bestimmungen über die Beförderung von Personen werden somit durch den mit dem Billetnehmen stattfindenden Kontraktsabschluss zu beiderseits gewollten Kontraktsbedingungen. Sie beherrschen demzufolge als lex contractus das Vertragsverhältniss, wenn nicht das verbietende oder zwingende Recht (cfr. die der Ihering'schen Abhandlung im selbigen Hefte vorausgehende Abhandlung von Thudichum) der so herbeigeführten Willensübereinstimmung einen Damm entgegenstellt.

Bevor wir auf diesen letzteren Punkt näher eingehen, mag noch zunächst darauf hingewiesen werden, dass ein wesentlicher Unterschied zwischen den Fällen, in welchen die Eisenbahnen in Reglements, Tarifen u. s. w. ihre Vertragsbedingungen normiren und denjenigen, in welchen sie eine Bedingung ausdrücklich auf den Beförderungsschein — hier das Billet — drucken lassen, gar nicht besteht.

Die auf den Beförderungsschein gedruckte Bedingung braucht der Nehmer ebensowenig zu lesen, wie die in den Reglements u. s. w. zusammengestellten Bedingungen. In beiden Fällen ist der Nehmer an die Bedingungen gebunden, weil er dadurch, dass er von dem Beförderungsunternehmen Gebrauch machen zu wollen erklärt, diejenigen Bedingungen, welche in einer jedermann offenkundigen und zugänglichen Weise von den Bahnen als Vorbedingungen ihrer Inanspruchnahme hingestellt sind, generell acceptirt.

Dass die Bahnen den Nichtübertragbarkeits-Vermerk jetzt auf die Billete drucken lassen, ist lediglich zur besseren Informirung des Publikums geschehen.

Auffallend ist es deshalb, dass Ihering zwischen den generell publizirten und den auf den Beförderungsschein gedruckten einen wesentlichen Unterschied macht und erstere als lex generalis und letztere blos als lex specialis contractus bezeichnet.

„Gesetze", „objektive Rechtsnormen" sind sie beide nicht, sie sind blos gewillkürte Vertragsnormen.

Code civil art. 1134: Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Sie binden, wie Gesetze binden, sie sind aber keine Gesetze.

Die Eisenbahnen sagen nur: Wer mit mir im Einzelfalle kontrahiren will, soll in dem Einzelfalle die und die Sätze als Vertragssätze mit mir vereinbaren.

Es fragt sich nun, ob diesem Verlangen der Eisenbahnen, soweit es die Klausel der Nichtübertragbarkeit betrifft, verbietende oder zwingende Rechtssätze entgegenstehen.

Nach Preussischem Privatrechte steht der Wirkung einer Willenserklärung der Umstand entgegen, dass sie entweder vom Gesetze Verbotenes, oder Unsittliches oder Unmögliches anstrebt.

Dass die Bedingung der Eisenbahn, es solle nur eine Person mit dem Retourbillet die Fahrt machen dürfen, vom Gesetze verboten sei, ist wohl nicht zu behaupten; dass eine solche Bedingung unsittlich oder unmöglich sei, ebensowenig.

Dasselbe gilt im Gebiete des code civil, und dass es im Gebiete des gemeinen Rechts anders sei, haben wir nicht konstatiren können.

Doch halt! Ihering hat einen Grund für die Nichtigkeit einer solchen Bedingung angegeben. Er stellt die Eisenbahnen den Wucherern gleich, welche die „Nothlage" ihrer Mitbürger in der scheusslichsten Weise ausbeuten und deren Geschäfte daher vom Civil- und Strafrichter gebührend vernichtet und bestraft

werden. Die Nothlage! Das ist wieder ein Schlagwort, welches die Ihering'schen Deduktionen stützen muss.

„Das objektive Recht," sagt er, „setzt der Autonomie der Parteien Grenzen. Neben solchen Bestimmungen, welche sie durch Vertrag ausschliessen können, gibt es auch solche, welche das Recht mit gewissem Vorbedacht, um der Ausnutzung der Abhängigkeit, der Nothlage der einen Partei durch die andere, der kontraktlichen Erpressung, könnte man sagen, vorzubeugen, zu absoluten Normen des Vertrages erhoben hat. Es steht den Parteien frei, den Vertrag abzuschliessen oder nicht, aber wollen sie es einmal, so muss es in dieser Gestalt geschehen. Es sind dies Bestimmungen, welche das Gesetz sozusagen im obervormundschaftlichen Interesse für den Verkehr erlassen hat, um sich des Schwachen gegen den Uebermächtigen anzunehmen."

Diese Bestimmungen greifen nun nach Ihering auch bei den Retourbilleten bezüglich der hier in Frage stehenden Klausel Platz.

„Natürlich" führt Ihering für seine Behauptung, für seine Anwendung jener Sätze auf den vorliegenden Fall kein „Gesetz", keine „objektive Rechtsnorm" an, aus dem einfachen Grunde, weil er keine weiss.

Aus seinen langen Reden müssen wir uns also bemühen, den „Geist" herauszufinden, und wenn wir nicht irren, soll in dem Treiben der Eisenbahnen der „Geist" der Unsittlichkeit, der moralischen, wucherischen Verkommenheit, der auf die Rechtsfeigheit des Publikums spekulirt, zu Tage treten; diesen „Geist" brandmarke das Gesetz, ihn vernichte es im „obervormundschaftlichen Interesse" für das Publikum!

Nun sehe man sich den Vorgang an!

Jemand kommt ans Schalter und nimmt sich ein einfaches Billet von Göttingen nach Dransfeld; als er in Dransfeld sein Geschäft abgewickelt hat, nimmt er sich in Dransfeld ein Billet nach Göttingen und fährt nach Hause!

Bis dahin von Immoralität, von kontraktlicher Erpressung keine Spur! Keine Spur auch von einer Nothlage des armen Göttingers!

Nach einiger Zeit will der Mann wieder einmal nach Dransfeld fahren und erfährt nun, dass die Bahn auch Billete für Hin- und Rückreise zu ermässigten Preisen ausgebe mit der Massgabe jedoch, dass diese Billete nur für ein und dieselbe Person giltig seien. Da tritt nach Ihering die Nothlage, die dira necessitas an den Armen heran! Er ist in seiner Handlungsfreiheit beschränkt, denn: er hat ja, wenn er fahren will, nur die Wahl, ob er zu den gewöhnlichen Preisen mit einfachen Billeten fahren will oder mit einem nicht übertragbaren billigeren Retourbillet! Das ist die Ihering'sche Nothlage! Die beutet die Eisenbahn aus. Fürwahr, difficile est non satiram scribere.

Scherz bei Seite! Ist es nicht traurig, wenn so unhaltbare Tagesleistungen mit soviel Aufwand von Aplomb und Entrüstung in die Welt gesetzt werden?

Es dürfte auf der Hand liegen, dass, wenn die Bahn dem Passagier an Stelle der einfachen Billete mit den vom Staate festgesetzten Normalpreisen billigere Retourbillete offerirt unter der Bedingung, dass er auch, wie er erklärt, wirklich zurückfährt, dass er nicht mit dem Billet zum Nachtheil der Bahn Handel treibe, dass ein solches Vorgehen der Bahn von Immoralität, Erpressung keine Spur an sich trägt, sondern geschäftliche Koulanz ist.

Sollte es aber jemanden gelingen, in dem Vorgange eine Auflehnung der Bahn gegen die Rechtsordnung nachzuweisen, was folgte dann daraus?

Etwa, dass der diese „Auflehnung", diesen „Rechtshohn" enthaltende Theil des Kontraktes als hinfällig, die anstössige Bedingung als non avenue zu betrachten wäre? Oder dass der andere Kontrahent den Vertrag im übrigen aufrecht erhalten könne, also der Retourbillet-Nehmer die erworbenen Rechte weiter übertragen dürfte, so, als wenn es ihm durch die lex contractus nicht untersagt wäre?

Das wird wohl bei einigem Nachdenken auch Ihering nicht mehr behaupten wollen.

Ist eine wesentliche Vertragsbestimmung contra bonos mores, contraire à l'ordre public, dann ist der ganze Vertrag nichtig, nicht jene Klausel allein.

Das gilt für das Preussische Recht,
cfr. Förster l. c. I § 36,
für das Französisch-Rheinische Recht,
cfr. c. civ. art. 1131 und 1133,
und auch für das gemeine Recht,
cfr. Windscheid, Pandekten I § 81, § 94.

Auf den mit dem Nehmen des Retourbillets geschlossenen Vertrag angewendet, heisst das also:

Wer die Gültigkeit der fraglichen Klausel aus dem vorangegebenen Grunde bekämpft, bekämpft den ganzen Beförderungsvertrag, er sägt den Ast ab, auf dem er sitzt. Er muss behaupten, dass kein Vertrag zu Stande gekommen ist. Daraus folgt, dass der Dritte, welcher erst, nachdem ein anderer mit dem Billet die Reise angetreten hatte, das Billet erwarb, auf die Rückreise auf Grund der Lösung des Billets verzichten muss; er könnte in diesem Falle höchstens als Cessionar des ursprünglichen Billetnehmers von der Bahn die Differenz zwischen dem Preise des einfachen und des Retourbillets zurückfordern, weil diese Differenz sine causa gezahlt wäre.

Da aber die Voraussetzung der Ungültigkeit des Vertrages, wie oben nachgewiesen, nicht gegeben ist, so kann diese Konsequenz nicht gezogen werden.

Somit ist das ganze juristische Gebäude des Herrn v. Ihering ohne Halt und brauchen wir uns mit seinen auf dieses haltlose Gebäude gestützten weiteren Auseinandersetzungen nicht zu befassen. Es ist bedauerlich, dass Ihering seine Zeit an so haltlose Deduktionen verschwendet hat. Ob ihn die Lorbeeren seines Kollegen Thöl nicht schlafen liessen?

Zum Schluss noch zwei Bemerkungen:

Dass die Freigebung der Uebertragung von Retourbilleten dem Handel mit denselben in einer die Eisenbahnen schädigenden Weise Thür und Thor öffnen würde, ist sicher ein grosser Uebelstand. Aber noch viel schlimmer als dieser finanzielle Nachtheil wäre der unvermeidlich eintretende demoralisirende Einfluss dieses Handels auf das Zugpersonal.

Jeder Fachmann wird uns verstehen.

Zweitens wollen wir noch mit Rücksicht darauf, dass Ihering in seiner erwähnten Abhandlung an mehreren Stellen so grosse Hochachtung vor der Französischen Judikatur bezeugt, erwähnen, dass die Französisch-Belgischen Gerichte die Gültigkeit der in Rede stehenden Klausel anerkennen.

So lasen wir noch jüngst in einer Belgischen Zeitung folgendes:

„Le tribunal de Charleroi a condamné à 22 francs d'amende un ouvrier, qui avait acheté un coupon de retour."

Dr. L.

Die Lokalbahn Ludwigsstadt-Lehesten.

Am 1. Dezember l. Js. wird die von der Königlich Bayerischen Eisenbahnbauverwaltung auf Kosten der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung hergestellte Lokalbahn Ludwigsstadt-Lehesten dem allgemeinen Verkehr übergeben. Den Betrieb der genannten Lokalbahn übernimmt pachtweise die Königlich Bayerische Regierung nach Massgabe der Bahnordnung für Bayerische Bahnen untergeordneter Bedeutung. Die Bahn ist als normalspurige, eingleisige Sekundärbahn ausgeführt und wird mit einer Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde befahren. Sie schliesst sich auf dem Bahnhofe Ludwigsstadt an die Hauptbahnlinie Stockheim-Probstzella an, führt nächst Ludwigsstadt über den gemeinschaftlich mit der Hauptbahn benutzten, hohen Trogenthal-Viadukt und steigt in dem tief eingerissenen Loquitzthal an steilen Hängen in einer Gesammtlänge von 7,61 km, für welche 8 Tarifkilometer berechnet werden, zur Endstation, dem Meiningenschen Städtchen Lehesten auf. Die letztgenannte Station liegt um 160 m höher als die Anschlussstation Ludwigsstadt. Die Bahn besitzt im allgemeinen den Charakter einer Gebirgsbahn; sie hat in ihrer ganzen Länge eigenes Planum; der Oberbau ist aus Stahlschienen auf eisernen Langschwellen hergestellt. Die Maximalsteigung von 1 : 33 kam auf eine Länge von zusammen 6 293 m zur Anwendung; die geringste Steigung beträgt 1 : 500 auf zusammen 465 m. Die bestehenden 27 Kurven haben Radien von 150 bis 750 m; der Minimalradius von 150 m kommt sechs Mal vor.

Die Bahn ist nicht bewacht und mit Einfriedigungen und Schranken nicht versehen. Zwischen den Stationen Ludwigsstadt und Lehesten wurde eine Telephonleitung eingerichtet, wobei versuchsweise Silicium-Bronzedraht zur Verwendung gelangte. Im Bahnhof Lehesten befindet sich ein einstöckiges Aufnahmegebäude, welches Warteraum und Büreau nebst Dienstwohnung des Expedienten, ferner je ein Lokal für die Kaiserliche Post und das Herzogliche Steueramt enthält; ein Güter- und Zollschuppen, sowie eine Längs-Laderampe sind am Aufnahmegebäude angebaut. Ferner ist in Lehesten vorhanden ein Oekonomiegebäude, eine Lokomotivremise für 2 Maschinen mit Reparaturwerkstätte, Führerstube, Magazin, Wasserreservoir und Dienstwohnung für den Lokomotivheizer; endlich 2 Bodenbrücken-Waagen mit ununterbrochener Fahrbahn.

Von der Station Lehesten werden 2 normalspurige Schieferwerkbahnen zu den nahegelegenen, im grossen Stil angelegten und betriebenen Oertel'schen und den Herzoglichen Herrschaftsbrüchen errichtet, wovon die in die Oertel'schen Schieferbrüche führende 2,6 km lange Industriebahn in ihrem mittleren Theil als Zahnradbahn — 80 ‰ Gefälle auf 1,2 km Länge — im übrigen als Adhäsionsbahn ausgeführt wird.

Die Lehestener Bahn besitzt 2 Tenderlokomotiven, von Krauss in München geliefert, welche mit voller Charge ein Gewicht von 22 t haben und bei der Bergfahrt 60 t Bruttolast befördern. Ausserdem sind ein Personenwagen III. Klasse mit 40 Sitzplätzen, ein Personenwagen mit 29 Sitzplätzen III. und

8 Sitzplätzen II. Klasse, dann ein kombinirter Post- und Gepäck-(Dienst-) Wagen und 2 gedeckte Güterwagen zur Stückgutbeförderung vorhanden. Die bezeichneten Wagen sind sämmtlich Interkommunikationswagen mit Heizvorrichtung und mit der vom Lokomotivführerstande aus bedienbaren Reibungsbremse ausgerüstet. Für den Transitverkehr, insbesondere für Wagenladungen werden Hauptbahnwagen benutzt.

Das Personal der Lokalbahn besteht aus einem Betriebsleiter, welcher gleichzeitig als Vorstand der Anschlussstation Ludwigsstadt fungirt, 1 Lokomotivführer, 1 fahrfertigen Schlosserheizer, 1 Hilfsheizer, 1 Expedienten, 1 Diätar und 1 Stationstaglöhner. Der letztere wird abwechselnd mit dem Hilfsheizer auch als Bremser verwendet.

Es verkehren 3 Züge in jeder Richtung mit einer Fahrzeit von je 40 Minuten, da in Bayern nach einem wohlbewährten Betriebsgrundsatze die Bahnzüge bergab nicht schneller fahren dürfen, als bergauf. Der Gütertarif basirt auf dem Bayerischen Vizinalbahntarif, in welchem ausser den normalen Sätzen noch ein fester Zuschlag für je 100 kg, nämlich von 12 ₰ für Eilgut, 10 ₰ für Stückgut und von 6 ₰ für die übrigen Klassen enthalten ist.

Die Station Lehesten ist vorerst nur in den internen Bayerischen, nicht aber in direkte Verkehre einbezogen. Im Verkehr der Station Lehesten mit ausserbayerischen Stationen tritt Umkartirung der Sendungen bei der Anschlussstation Ludwigsstadt, welche an einer ausreichenden Anzahl direkter Tarife betheiligt ist, ein, wobei die auf die Lokalbahn entfallende, nach dem, eine Expeditionsgebühr nicht enthaltenden, Transittarif berechnete Fracht als Vorfracht nachgenommen wird. Die von Stationen ausserbayerischer Bahnen für Lehesten in Ludwigsstadt ankommenden frankirten Sendungen müssen von Frankaturnoten begleitet sein und hat sich Ludwigsstadt hinsichtlich der Frachtüberweisung für die rückwärts gelegenen Strecken und des für die Lokalbahn nach dem oben genannten Transittarif zu verrechnenden Frankos durch Rückrechnung auf den Frankaturnoten zu entlasten.

Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung findet in den Lokalzügen, deren in jeder Richtung täglich drei verkehren, durch den Kondukteur statt.

Der hervorragende Export der Lehestener Schieferbrüche lässt, insbesondere für die Sommermonate, einen lebhaften Verkehr auf der Lokalbahn erwarten, bei welchem die nach dem Muster der übrigen Bayerischen Lokalbahnen getroffenen Einrichtungen der Lehestener Zweigbahn sich hinsichtlich ihrer Genügeleistung und Zweckmässigkeit zu erproben haben werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Beschlüsse des Bundesraths.

In der am 26. v. M. unter dem Vorsitz des Staatsministers, Staatssekretärs des Innern, von Boetticher, abgehaltenen Plenarsitzung des Bundesraths wurde unter anderem die Vorlage, betreffend die Aenderung der Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements über die Beförderung von Holzpulver und Knallbonbons, dem Ausschuss für Eisenbahnen, Post und Telegraphen und dem Ausschuss für Handel und Verkehr überwiesen. Den Bestimmungen, betreffend Abänderung und Ergänzung des Eisenbahn-Polizeireglements und der Eisenbahn-Signalordnung, sowie der Normen für die Konstruktion und die Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands, ertheilte die Versammlung ihre Zustimmung.

Pension der Reichsbeamten.

Im Deutschen Reichstag ist der nachstehende Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung des Reichsbeamtengesetzes, eingebracht worden: „Bei denjenigen aus dem Dienste scheidenden Beamten, welche das 65. Lebensjahr vollendet haben, ist eingetretene Dienstunfähigkeit nicht Vorbedingung des Anspruchs auf Pension. Die Pension beträgt, wenn die Versetzung in den Ruhestand nach vollendetem 10., jedoch vor vollendetem 11. Dienstjahre eintritt, $^{15}/_{60}$ und steigt von da ab mit jedem weiter zurückgelegten Dienstjahre um $^{1}/_{60}$ des Diensteinkommens. Ueber den Betrag von $^{45}/_{60}$ dieses Einkommens hinaus findet eine Steigerung nicht statt. Die Dienstzeit, welche vor den Beginn des 21. Lebensjahres fällt, bleibt ausser Berechnung. Sucht ein Beamter, welcher das 65. Lebensjahr vollendet hat, seine Versetzung in den Ruhestand nicht nach, so kann diese nach Anhörung des Beamten unter Beobachtung der Vorschriften in der nämlichen Weise verfügt werden, wie wenn der Beamte seine Pensionirung selbst beantragt hätte. Ist die nach Massgabe dieses Gesetzes bemessene Pension geringer als die Pension, welche dem Beamten hätte gewährt werden müssen, wenn er am Tage vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes nach den bis dahin für ihn geltenden Bestimmungen pensionirt worden wäre, so wird diese letztere Pension an Stelle der ersteren bewilligt. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Verkündung in Kraft.“

Die Einberufung von Generalversammlungen.

Der Artikel 238 des neuen Aktiengesetzes ordnet bekanntlich an, dass eine Frist von mindestens 2 Wochen für die Hinterlegung der Aktien für den Besuch der Generalversammlung gegeben sein muss, wenn das Statut die Ausübung des Stimmrechts von solcher Hinterlegung abhängig macht. Sächsische Gerichte, unter anderen das Königliche Oberlandesgericht in Dresden, haben entschieden, dass diese Frist von 2 Wochen vom Tage der letzten Insertion der Einladung zur Generalversammlung läuft, so dass eben zwei Wochen zwischen der letzten Insertion und der Generalversammlung liegen müssen.

Einstellung von Nichtraucher-Koupees in die Personenzüge.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bringt mittelst Erlasses vom 18. d. M. die Anordnung, betreffend die Einstellung einer ausreichenden Anzahl von Nichtraucher-Koupees in die Personenzüge und das selbständige Einschreiten des Zugpersonals gegen vorschriftswidriges Rauchen, in Erinnerung. Dem Stations- und Zugpersonal ist die genaueste Beachtung der gegebenen Vorschriften wiederholt einzuschärfen. Insbesondere hat dasselbe auch zu verhüten, dass, worüber mit Recht Klage geführt wird, Nichtraucher-Koupees mit brennender Cigarre bestiegen werden.

Für die Billetrevision während der Fahrt ist die Vorschrift in § 10 der Dienstanweisung für Schaffner in Erinnerung gebracht, nach welcher bei der Revision die Koupeethür in der Regel geschlossen zu halten und nur ausnahmsweise dann zu öffnen ist, wenn der Aufforderung zur Oeffnung des Fensters von den Reisenden nicht nachgekommen wird.

Rückerstattung von Postporto.

Ein weiterer Erlass des Herrn Ministers bestimmt, in Uebereinstimmung mit dem in anderen Ressorts eingeführten Verfahren, dass für alle von Beamten zu erstattenden Berichte, Anzeigen und Meldungen, welche ihre Person betreffen und von der vorgesetzten Behörde lediglich aus dienstlichen Rücksichten angeordnet sind, das etwa entstehende Postporto von der Staatskasse zu tragen ist.

Verschleppung von Gütern und Gepäckstücken.

Der § 2 des Uebereinkommens über die Behandlung der Reklamationen aus dem Gepäck- und Güterverkehr sowie über die Regelung von Verschleppungsfällen aus dem Gepäck- und Güterverkehr vom 15. Februar 1881 hat, wie der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in einer Verfügung ausspricht, seitens einiger Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter nicht die gehörige Beachtung gefunden. Während in demselben vorgeschrieben ist, dass bei Reklamationen und Verschleppungen, an welchen mehrere Staats- und vom Staate verwaltete Eisenbahnen betheiligt sind, bei Beträgen bis zu 2 000 ℳ die selbständige Behandlung derjenigen Verwaltung obliegt, bei welcher die Reklamation angebracht wird, oder welche zur Regulirung einer Verschleppung berufen ist, so dass dieselbe die zur Aufklärung oder Feststellung des Thatbestandes erforderlichen Erhebungen selbständig vorzunehmen und die betheiligten Dienststellen durch Erfordern von Auskunft und Bericht unmittelbar in Anspruch zu nehmen befugt ist, hat in einem besonderen Falle eine mehrfache Uebersendung der Verhandlungen von dem zuständigen Betriebsamte an andere Betriebsämter zu dem Zweck stattgefunden, um die erforderlichen Erhebungen durch die den letzteren speziell unterstellten Güterexpeditionen zu veranlassen. Die Untersuchung hat hierdurch eine aussergewöhnliche und ungebührliche Verzögerung erlitten. Der Herr Minister macht die genaue Beachtung der gedachten Bestimmungen und eine schleunige Untersuchung aller Reklamations- und Verschleppungsfälle, bei welchen mehrere Direktionen betheiligt sind, zur Pflicht.

Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung für die Sitzung des Landes-Eisenbahnraths am 4. Dezember d. Js. stehen nach dem „Reichsanzeiger“ folgende Berathungsgegenstände:*)

1. Ausnahmetarife für bearbeitete Steine und Abfallsteine von Stationen der Eifelbahn.
2. Anderweite Feststellung der Frachtsätze für Steinkohlen und Koks von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Hassbergen (Georgs-Marienhütte) und Osnabrück, sowie nach Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn.
3. Ausnahmetarif für Cement von Biebrich a. Rh. nach der Schweiz.
4. Ausnahmetarife für Pflastersteine von Hadamar und für Bruch- und Bausteine von Gelnhausen nach Frankfurt a/M., Hanau, Höchst und Wiesbaden.
5. Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Schwefelsäure von Oberschlesischen Stationen nach dem südlichen Russland.

*) Die bereits in No. 90 d. Ztg. abgedruckte Tagesordnung erscheint mit der nun vorliegenden offiziellen Tagesordnung nicht genau übereinstimmend, weshalb wir die letztere hier mittheilen.

6. Ausnahmetarife für Holzzeugmasse, Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) im Verkehr von Schlesischen Stationen nach Sosnowice transit.

7. Ermässigung der Frachtsätze für Schafwolle im Verkehr von Bremen nach Südwestdeutschland und der Schweiz.

8. Ermässigung der Stückgutfracht und Aenderung der Tarifvorschriften für halbe Wagenladungen.

9. Die dem Entwurf des Staatshaushalts-Etats für 1886/87 beizufügende Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter.

10. Ergänzung und Abänderung der in der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen Bestimmungen in Bezug auf die Beförderung von Holzpulver, Knallbonbons, Knallerbsen, Celloidin und thierischen Abfällen.

11. Mittheilung über die seit dem 5. Mai 1885 erfolgte Genehmigung von Ausnahmetarifen.

12. Ausnahmetarif für Schlacken, welche als Wegebaumaterial benutzt werden sollen.

13. Mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene und für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Abänderungsanträge von allgemeinerem Interesse zu den Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs:

a) über die Abänderung der Tarifvorschriften für Grubenholz,

über die Deklassifikation bezw. die Tarifirung von
b) groben Eisengusswaaren und Schiffsketten,
c) Kochheerdplatten,
d) roh vorgearbeiteten Pflugschaaren,
e) Zinkvitriol,
f) Retorten von Chamotte und Thon,
g) Soda,
h) Rüben, besonders Mohrrüben,
i) Rohphosphaten aller Art,
k) Rohkupfer und
l) Rübenkraut (Rübenmus).

Der Bezirks-Eisenbahnrath Köln.

Aus Westfalen wird dem „B. B. C." geschrieben, dass der Bezirks-Eisenbahnrath Köln zu seiner neunten Sitzung auf den 9. Dezember cr. nach Köln einberufen worden ist. Auf der Tagesordnung steht u. a. ein Antrag des Herrn Kommerzienraths Wolff zu M.-Gladbach: „Der Bezirks-Eisenbahnrath wolle bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten als dringlich beantragen, sämmtliche für den Export über Deutsche Häfen bestimmte Stückgüter, deren Inhalt aus baumwollenen Geweben Deutscher Herkunft besteht, auf den Preussischen Staatsbahnen zum Tarife der allgemeinen Wagenladungsklasse und mit Erhöhung desselben um 50 pCt. bei Eilgutsendung befördern zu lassen", ferner ein Antrag des Herrn Th. Spriegmann in Hagen: „Der Bezirks-Eisenbahnrath wolle befürworten, dass für Eisen, Stahl und daraus gefertigte Fabrikate ein Ausnahme-Stückguttarif zur Einführung gelange. Damit die von einer solchen Massnahme erhoffte erspriessliche Wirkung auch eintrete, hält es der Bezirks-Eisenbahnrath für angemessen, dass dieser Ausnahmetarif je nach der Entfernung mit abfallender Skala Frachtsätze normire, welche für kurze Distanzen höchstens 8 ₰ pro Tonne und Kilometer betragen und dann, immer geringer werdend, bis zu 1 000 km nicht über 4½ ₰ pro Tonne und Kilometer.

Umtausch von Eisenbahnaktien.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die Frist zum Umtausch der Berlin-Anhaltischen Eisenbahnaktien in 4 pCt. Konsols läuft mit dem 31. Dezember cr. endgültig ab. Auf jede Aktie, welche nicht umgetauscht wird, entfällt aus dem im Liquidationsverfahren seitens des Staates zu zahlenden Kaufpreise nur 600 ℳ, während die Aktionäre beim Umtausch für jede Aktie 4 pCt. Konsols im Nominalbetrage von 900 ℳ erhalten.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Nach einer Publikation der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld ist der Zeitpunkt für die Einstellung des Umtausches der Bergisch-Märkischen Eisenbahnaktien gegen 4 pCt. Konsols endgültig auf den 31. Dezember d. J. festgesetzt. Im Liquidationsverfahren entfällt bekanntlich auf jede Aktie im Nominalbetrage von 300 ℳ nur ein Antheil von 300 ℳ, während den Aktionären beim Umtausch für je 4 Aktien à 300 ℳ 4 pCt. Konsols im Nominalbetrage von 1 500 ℳ gewährt werden.

Köln-Mindener Eisenbahn.

Nach amtlicher Bekanntmachung ist als letzter Termin für den Umtausch der Köln-Mindener Stammaktien in Preussische Konsols der 31. Dezember d. J. festgesetzt worden. Bis dahin müssen auch die bereits abgestempelten Aktien eingeliefert sein.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die Frist für den Umtausch sämmtlicher Magdeburg-Halberstädter Stammaktien und Stamm-Prioritätsaktien in 4 pCt. Konsols läuft mit dem 31. Dezember d. J. ab und es wird eine weitere Verlängerung dieser Frist nicht stattfinden. Die Zahlung der Rente für die Aktien hört mit dem 31. Dezember d. J. auf. Dem Verstaatlichungsvertrage entsprechend ist seitens der Regierung beschlossen worden, das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zum 1. Januar 1886 für den Staat zu erwerben und die Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft herbeizuführen. Die Auflösung der Gesellschaft zum 1. Januar 1886 ist auch bereits zur Eintragung in das Handelsregister angemeldet worden.

Magdeburg-Leipziger 4½ pCt. Prioritäten Litt. A.

Den Inhabern dieser Prioritäten wird nunmehr ebenfalls die Konversion in 4 pCt. Prioritäten angeboten. Für diejenigen Besitzer, welche das Angebot der Zinsfussherabsetzung nicht annehmen wollen, ist die Frist zur Stellung des Antrages auf Baarzahlung bis 9. Dezember festgesetzt.

Thüringische Eisenbahn.

Für die Stammaktien Litt. B Ser. A (Gotha-Leinefelde) ist der Termin zum Umtausch in 4 pCt. Konsols jetzt bis auf weiteres verlängert worden.

Altona-Kieler und Oberschlesische Eisenbahn.

Der Umtausch der Altona-Kieler Eisenbahnaktien und der Oberschlesischen Stammaktien Litt. A, C, D und E gegen Konsols ist über den 31. Dezember hinaus bis auf weiteres gestattet.

Betriebsergebnisse pro Oktober.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Oktober d. J. ergibt für die 59 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 925,52 km, nachstehende Daten:

Eröffnet wurden: am 1. Oktober d. J. der Anschluss der Berlin-Görlitzer Eisenbahn an die Ring- und Stadtbahn (Königliche Eisenbahndirektion Berlin) 0,55 km, Eichicht-Probstzella (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) 15,13 km, Ahlhorn-Vechta (Oldenburgische Staatseisenbahn) 20,30 km; am 3. Oktober Speldorf-Broich (Königliche Eisenbahndirektion Köln, rechtsrheinisch) 1,72 km, am 15. Oktober Löwenberg-Greiffenberg (Königliche Eisenbahndirektion Berlin) 22,98 km, Schottwitz-Rosenthal 4,76 km und Czempin-Schrimm 19,73 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau), sowie die Verlängerung der Zweigbahn Altenessen-Essen bis zum früheren Rheinischen Bahnhof Essen, dagegen infolge Anschlussverlegung der Zweigbahn Berge-Borbeck-Essen 0,57 km ausser Betrieb gesetzt (Königliche Eisenbahndirektion Köln, rechtsrheinisch).

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Oktober d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 20 Bahnen mit zusammen 3 424,56 km höher und bei 39 Bahnen mit zusammen 28 500,96 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 20 Bahnen mit zusammen 3 424,56 km höher und bei 39 Bahnen mit zusammen 28 500,96 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 26 Bahnen mit zusammen 26 535,91 km höher und bei 33 Bahnen mit zusammen 5 389,61 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 25 Bahnen mit zusammen 5 299,38 km höher und bei 34 Bahnen mit zusammen 26 626,14 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Oktober d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 32 Bahnen mit zusammen 5 593,50 km höher und bei 27 Bahnen mit zusammen 26 332,02 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 29 Bahnen mit zusammen 3 063,26 km höher und bei 30 Bahnen mit zusammen 28 862,26 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 38 Bahnen mit zusammen 28 432,05 Kilometer höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 3 493,47 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 4 804,21 Kilometer höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 27 121,31 Kilometer (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Oktober d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 81 449 900 M. (31 965 000 M. Stammaktien, 20 544 900 M. Prioritäts-Stammaktien und 28 940 000 M. Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 298,12 km, so dass auf je 1 km 273 212 M. entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Oktober d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 573 065 829 M. (297 339 550 M. Stammaktien, 84 146 150 M. Prioritäts-Stammaktien und 191 580 129 M. Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 616,24 km, so dass auf je 1 km 158 470 M. entfallen.

Kombinirbare Rundreisebillete.

Die Schweizerischen Transportanstalten haben sich mit der Verausgabung von kombinirbaren Rundreisebilleten für ihre Strecken während des ganzen Jahres, gleichwie dieses für die Linien der dem Vereine Deutscher Eisenbahnen angehörigen Verwaltungen bereits zugestanden ist, gleichfalls einverstanden erklärt.

Es treten daher für erstere Rundreisebillete die nachfolgenden Abänderungsbestimmungen mit sofortiger Gültigkeit in Kraft:

1. die Ausgabe der Schweizerischen kombinirbaren Billete kann im Anschluss an diejenigen des Deutschen Eisenbahnvereins während des ganzen Jahres erfolgen;

2. die Schweizerischen kombinirbaren Billete erhalten je die gleiche Gültigkeitsdauer wie die Deutschen, mit welchen sie ausgegeben werden, somit
   a) 45 Tage, wenn das Deutsche Billet eine Rundreise von 600 km und mehr umfasst;
   b) 60 Tage, wenn das Deutsche Billet für eine Tour von über 2 000 km ausgestellt ist;

3. die Zusammenstellung Schweizerischer Kouponshefte für Touren, welche mit der gleichen Station schliessen, mit welcher sie begonnen haben, unterliegt der Bedingung, dass die darin einbezogenen Strecken eine Länge von mindestens 200 km haben;

4. wenn dagegen die Tour in der Schweiz auf einer anderen Grenzstation schliesst, als von der sie ausgegangen ist, so wird von der Bedingung einer Minimaldistanz abgesehen;

5. im übrigen gelten für die mit Deutschen kombinirten Rundreisebilleten ausgegebenen Schweizerischen Rundreisebilleten die gleichen Bestimmungen, wie solche für die ersteren Billete bestehen.

Eröffnung von Haltestellen für den Güterverkehr.

Vom 1. Dezember d. J. ab wird die im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg gelegene Güterladestelle Liessau für den Stückgutverkehr eingerichtet werden. Für die Ueberführung der Stückgutsendungen zwischen Dirschau und Liessau wird eine Gebühr von 0,20 M. pro angefangene 50 kg erhoben.

Am gleichen Tage wird die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichte, im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau gelegene Haltestelle Radzionkau auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet werden.

Hessische Ludwigsbahn.

Der Verwaltungsrath macht wiederholt darauf aufmerksam, dass das neue Aktiengesetz vom 18. Juli 1884 die Auszahlung von Abschlagsdividenden vor Abschluss der Jahresrechnung verbietet, dass daher vom laufenden Betriebsjahr ab die gesammte Jahresdividende der Gesellschaft in einer Summe und zwar alljährlich am 15. Mai zur Auszahlung kommt.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat in seiner letzten Sitzung einen ihm von der Direktion der Ostbahn vorgelegten Vertrag genehmigt, welcher die technischen Fragen über Mitbenutzung der Gleisanlagen, der Bahnhöfe etc. für den Zeitpunkt ordnet, wenn der Verkehr auf den neuen Sekundärbahnen Jablonowo-Soldau und Allenstein-Soldau eröffnet wird. Dieser Vertrag enthält über Zufuhren, Tarife etc. nichts, ist mithin für die Marienburger Bahn weder mit Vortheilen noch Nachtheilen verknüpft. Dagegen erscheint es zweifellos, dass die Marienburger Bahn durch die Verkehrseröffnung der beiden genannten Bahnen erheblich leiden wird. Die Refüsirung der Mitbenutzung der Bahnanlagen Soldau etc. hätte nur den Erfolg gehabt, dass die Staatsbahndirektion auch noch die kurze Strecke von Soldau nach Illowo erbauen würde, wozu die Mittel bekanntlich schon bewilligt sind.

Ostpreussische Südbahn.

In der ausserordentlichen Generalversammlung vom 21. v. Mts. wurden die vom Verwaltungsrath in Veranlassung des Gesetzes über Kommanditgesellschaften auf Aktien und Aktiengesellschaften vom 18. Juli 1884 vorgeschlagenen Statutenänderungen unter Zugrundelegung des bezüglichen Entwurfs des Verwaltungraths einstimmig genehmigt. Der Antrag eines Aktionärs betr. Konvertirung der 4½ pCt. Prioritätsobligationen in 4 pCt. war vor dem Beginn der Generalversammlung wieder zurückgezogen worden.

Frankfurter Güterbahn.

Genannte Bahn projektirt, wie der „B. B.-Z." aus Wien gemeldet wird, eine Dampftramway von Zuckmantel nach Ziegenhals an der Preussischen Grenze; die Oberschlesische und Mährisch-Schlesische Centralbahn hätten die leihweise Ueberlassung ihrer Waggons unentgeltlich zugesichert.

Eisenbahn Zschipkau-Finsterwalde.

Seit einigen Tagen sind Ingenieure der Eisenbahnunternehmung Davy, Donath & Co. in Berlin mit der Aussteckung der Linie der projektirten Bahn Zschipkau-Finsterwalde beschäftigt, um die speziellen Pläne demnächst anfertigen zu können. Seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist das in der Generalversammlung am 26. Oktober cr. geänderte Statut und die Erhöhung des Aktienkapitals von 984 000 M. auf eine Million Mark genehmigt.

Verkehr mit Italien.

Der direkte Personen- und Güterverkehr nach Sardinien ist vom 22. v. Mts. ab wieder aufgenommen. Die über den Handel mit Lumpen und alten Kleidern erlassenen Vorschriften werden jedoch aufrecht erhalten (siehe auch Bekanntmachung S. 1202 d. Ztg.).

Ein Verein der Beamten der Königlich Sächsischen Staatsbahnen

ist am 8. November in Chemnitz unter zahlreicher Betheiligung auswärtiger Berufsgenossen ins Leben getreten, dessen Entstehen für alle Betheiligten von höchstem Interesse ist, weil die Ziele und Zwecke desselben ebenso umfassender Natur sind, wie der Kreis seiner Thätigkeit.

Die letztere beschränkt sich nicht blos auf enge Grenzen, sondern umschliesst das gesammte Gebiet der Sächsischen Staatseisenbahnen und es ist von derselben, besonders da auch die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen den Bestrebungen des Vereins in dankenswerthester Weise ihr Wohlwollen zugesichert hat, jedenfalls viel Segensreiches zu erwarten.

Der Zweck des Vereins ist: das Gefühl der Gemeinsamkeit der Interessen und das Bewusstsein der Zusammengehörigkeit zu wecken und zu pflegen, das Ansehen des Standes nach aussen hin zu heben, in geeigneter Weise (durch Vorträge und Errichtung von Bibliotheken u. s. w.) sachliche und allgemeine Weiterbildung anzustreben, dadurch das Interesse für den Beruf zu beleben und die dienstlichen Interessen zu fördern; ferner seinen Mitgliedern wirthschaftliche Vortheile in thunlichst ausgedehntem Masse zu verschaffen. (Letzteres in ähnlicher Weise wie der bereits bestehende Wirthschaftsverein der Dresdener Eisenbahnbeamten).

Zum Eintritt in den Verein berechtigt ist jeder im Dienste der Sächsischen Staatseisenbahnen stehende unbescholtene Beamte, einschliesslich der Expeditions-Hilfsarbeiter und Diätare. Das Eintrittsgeld — dessen Erhöhung nach einer gewissen Zeit in Aussicht genommen ist — ist, ebenso wie die monatlichen Beiträge, sehr niedrig bemessen. Das erstere beträgt 50 ₰, die letzteren wurden zu 25 ₰ pro Monat festgesetzt.

Die Verwaltung des Vereins ruht in den Händen eines Hauptvorstandes, bestehend aus einem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter, einem Kassirer, einem Schriftführer, einem Bibliothekar und 16 Ausschusspersonen.

Das Vereinsgebiet wird in Bezirke und Ortsgruppen getheilt, zunächst unter Anlehnung an die dienstliche Eintheilung.

Jeder Bezirk steht unter der Leitung eines Bezirksvorstehers, dessen Stellvertreters, Kassirers, eines Schriftführers und eines Bibliothekars, sowie der entsprechenden Zahl von Ausschusspersonen. Jeder Bezirksverein ist nach Bedürfniss in Ortsgruppen zu theilen, denen ein Obmann und dessen Stellvertreter vorstehen.

Jede Bezirks- und Ortsgruppe soll insbesondere in Hinsicht auf die zu entwickelnde Thätigkeit auf geistigem Gebiete — um einen nützlichen Wetteifer zu wecken — eine gewisse Selbstständigkeit erhalten.

Die Unterhaltung der Bibliotheken u. s. w. erfolgt durch den Hauptvorstand, sowohl um die grössten Vortheile zu erzielen, wie um eine gleichmässige Vertheilung zu erreichen.

Auch in wirthschaftlicher Hinsicht wird, da die Hauptleitung für die Gesammtheit jedenfalls nur in beschränktem Masse grössere Vortheile zu erreichen im Stande sein wird, sich hieran eine besondere Thätigkeit der einzelnen Lokalvereine schliessen müssen. Doch soll der Hauptvorstand hierbei den einzelnen Ortsgruppen nach Thunlichkeit zu nützen suchen.

Für das wirthschaftliche Thätigkeitsgebiet sind in Anbetracht der verschiedenartigsten örtlichen Verhältnisse, mit

denen hierbei zu rechnen ist, einheitliche Einrichtungen und Massnahmen naturgemäss erst nach und nach, die in der Hauptsache nach den auftretenden Bedürfnissen sich zu richten haben, zu erwarten.

Als Sitz des Hauptvorstandes wurde Chemnitz gewählt.

In Zwickau hat sich bereits eine Bezirksgruppe gebildet. In Dresden und Leipzig sind Bezirksvereine ebenfalls im Entstehen, wie denn auch eine Menge Ortsgruppen schon in der Bildung begriffen sind, so in Görlitz, Plauen i. V., Glauchau, Pirna, Tharandt, Altenburg, Sebnitz, Grottau i. B., Hof, Narsdorf, Geithain, Schmölln, Rochlitz, Niederschlema, Burgstädt, Thalheim etc.

Dem Verein wird in Anbetracht seiner guten Zwecke ein kräftiges Gedeihen nicht fehlen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Betriebsreglement des Vereins. Zu dem vom 1. April d. Js. ab gültigen Betriebsreglement des Vereins ist der vom 1. Dezember d. Js. ab gültige IV. Nachtrag seitens der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden. Durch diesen Nachtrag werden die bisher erschienenen Nachträge I—III aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6434 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem IV. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 26. und 27. v. Mts.).

No. 6497 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission, betreffend Einladung zu einer Sitzung in Dresden am 16. d. Mts. (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 6529 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximalladeprofile (abgesandt am 27. v. Mts.).

Aus Sachsen.

Personalbestand der Staatsbahnen.

Der gesammte thatsächlich vorhandene Beamten- und Arbeiterbestand der Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten Privatbahnen beläuft sich nach einer am 1. September d. J. vorgenommenen genauen Zählung auf 25 184 Köpfe und zwar 8 632 — gegen Jahresremuneration angestellte — Beamte und 16 552 — gegen Tage- oder Wochenlohn beschäftigte Arbeiter.

Dieser Bestand vertheilt sich mit

	Beamten	Arbeiter	
	324	264	auf die Hauptverwaltung,
	3 132	7 218	„ den Stationsdienst,
	2 018	4 194	„ die Bahnunterhaltung,
	1 636	912	„ den Fahrdienst,
	1 287	938	„ den Maschinenbetriebsdienst,
	158	2 849	„ die Maschinen-Hauptverwaltung,
	77	177	„ die Sekundärbahnen,
Summa u. s.	8 632	16 552.	

Gegen den Bestand vom Jahre 1884 ist eine Vermehrung um 784 Köpfe, d. i. 148 Beamte und 636 Arbeiter eingetreten.

Diese Vermehrung erklärt sich einmal durch den gesteigerten Verkehr und ferner auch durch die in der Zwischenzeit eingetretene Eröffnung 5 neuer Linien (d. i. Bienenmühle-Moldau und die Schmalspurbahnen Döbeln-Mügeln-Oschatz, Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück und Zittau-Markersdorf). Ausserdem haben vorübergehende grössere Stations- und Streckenarbeiten eine erhebliche Vermehrung der Arbeiten bei der Bahnunterhaltung (um 282 Köpfe) herbeigeführt.

Da die Länge der Sächsischen Staatsbahnen einschliesslich der mitverwalteten Privatbahnen sich am 1. September 1884 auf 2 320 km belief, so kamen auf jeden Kilometer Bahnlänge 3,71 Beamte und 7,13 Arbeiter.

Vorarbeiten für neue Sekundärbahnen.

Nach einer vom Herrn Finanzminister vor kurzem in der II. Kammer der Ständeversammlung abgegebenen Erklärung lässt die Regierung gegenwärtig — abgesehen von der mehrfach in diesem Blatt besprochenen Linie Annaberg - Schwarzenberg — für drei weitere Sekundärbahnen Vorarbeiten anfertigen. Die eine dieser Linien ist die bereits in No. 66 dies. Blattes vom 26. August dies. Js. S. 819 beregte Müglitzthalbahn, welche die zahlreichen und bedeutenden industriellen Etablissements des oberen Müglitzthales mit der Dresden-Bodenbacher Linie verbinden soll. Es steht hier in Frage, ob die Bahn in Mügeln oder in Niedersedlitz einmünden soll. Ersteren Falls würde sie durchweg im Thal der Müglitz bleiben, bei der Einmündung in Niedersedlitz aber würde zunächst der untere Theil des Lockwitzgrundes durchschnitten und das Müglitzthal erst bei Glashütte erreicht werden.

Die zweite Linie soll von der Station Berthelsdorf der Freiberg-Moldauer Linie ausgehend bei dem westlich davon gelegenen Städtchen Brand — eine der wenigen Sächsischen Städte, die der Eisenbahnverbindung noch entbehren — endigen.

Die dritte Linie aber soll dem im Lausitzer Gebirge südöstlich von Bautzen gelegenen grossen Weberdorf Cunewalde den längst gewünschten Anschluss an das Bahnnetz — wahrscheinlich bei Rodewitz oder Wilthen — bringen.

Da diese Linien sämmtlich Sackbahnen sind, so wird voraussichtlich allenthalben die Wahl der schmalen Spur in Frage kommen. Es ist aber kaum anzunehmen, dass die Regierung wegen dieser Projekte bereits dem jetzigen Landtage Vorlagen machen wird.

Bahnhofserweiterung in Chemnitz.

Das von der Regierung für Erweiterung des Bahnhofs Chemnitz eingestellte, bereits in No. 92 S. 1173 d. Ztg. kurz aufgeführte namhafte Postulat (822 000 M als erste Rate des im ganzen auf 2 004 226 M geschätzten Aufwandes) wird durch den fortgesetzt zunehmenden Verkehr von Chemnitz — dem Knotenpunkt für 8 Bahnlinien und zugleich einer der bedeutendsten Industriestädte des Kontinents — motivirt. Während nämlich die Wagen-Ein- und Ausfuhr sich im Jahre 1880 noch auf 730 070 und 1881 auf 773 391 Stück belief, steigerte sich der Ein- und Ausgang im Jahre 1884 auf 818 941 Stück und nach der in den ersten Monaten dieses Jahres beobachteten weiteren Zunahme muss man den Gesammtverkehr des laufenden Jahres auf 876 500 Wagen schätzen. Die Hauptübelstände auf dem Bahnhof Chemnitz rühren aus der zu grossen Schmalheit der ganzen Bahnhofsanlage her, wodurch eine zweckmässige Betriebsführung gehindert und die Uebersichtlichkeit wesentlich erschwert wird. Man musste daher, wenn man gründliche Abbilfe schaffen wollte, auf eine Verbreiterung des Bahnhofs zukommen und demzufolge hat die Regierung mehrere an die verkehrsreichste Stelle angrenzende Grundstücke in der Gesammtausdehnung von ca. 37 000 qm für ca. 500 000 M angekauft (wegen einzelner Theile sind die Verhandlungen noch im Gange). — Das unter Berücksichtigung dieses Arealerwerbs ausgearbeitete Projekt wird Anlagen schaffen, die nach menschlicher Berechnung den Bedürfnissen des Verkehrs auf lange Jahre hinaus genügen werden. Es sollen u. a. zur Gewinnung eines geeigneten Platzes für Gleiserweiterungen die Güterböden verlegt werden, während der allen Anforderungen der Neuzeit entsprechende Personenbahnhof unverändert bleibt. Die zunächst geforderte Summe von 822 000 M soll, soweit sie nicht von dem gedachten Grundstückskaufpreise in Anspruch genommen wird, für die Erdarbeiten und Gründungen sowie Herstellung von Futtermauern und Entwässerungsanlagen auf dem neu erworbenen Areal verwendet werden.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 10. November 1885.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbau-Inspektor Lantzendörffer.

Der Vorsitzende macht einige Mittheilungen über eine von dem Reichs-Eisenbahnamte mitgetheilte Nachweisung über die am Anfang dieses Jahres auf den normalspurigen Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme derjenigen Bayerns in Benutzung gewesenen Kuppelungsvorrichtungen. Danach sind von den im Betriebe befindlichen Wagen aller Gattungen 74 503 Stück oder 30,07 pCt. mit sogenannten Sicherheitskuppelungen und 173 223 Stück oder 69,47 pCt. mit einfachen Schraubenkuppelungen unter Vorhandensein von Nothketten versehen. Unter den ersterwähnten Kuppelungen ist die sogenannte Normal-Sicherheitskuppelung mit 69 204 Wagen oder 27,94 pCt. vorherrschend.

Herr Geheimer Regierungsrath Professor Reuleaux hält einen Vortrag über Neuerungen in Fernbetrieb-werken. Die Aufgabe, Kräfte in grosse Entfernungen zu leiten, um sie an geeigneter Stelle zu dem Betriebe von Arbeitsmaschinen zu verwenden, beschäftigt in neuerer Zeit die Techniker in hohem Masse. Seilbetrieb, Rohrleitungen, gepresste und verdünnte Luft, Elektrizität werden als Mittel zur Kraftübertragung benutzt. In neuerer Zeit hat sich das grosse Publikum sehr für den elektrischen Strom als Kraftleiter erwärmt und manchen abenteuerlichen Projekten für Leitung bedeutender aus Stromgefällen zu gewinnender Kräfte auf weite Entfernungen grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Wenn nun auch solche Projekte ebenso schnell bei Seite gelegt werden, als sie aufgetaucht sind, so bleibt doch für den ernsten Techniker immer der Fernbetrieb als wichtige Aufgabe bestehen. Der Riemenbetrieb gehört zu den Fernbetrieben. Derselbe wird von dem Redner eingehend besprochen und eine Formel zur Berechnung der spezifischen Leistung desselben, das heisst derjenigen Anzahl von Pferdestärken, welche ein Riemen auf den Quadratcentimeter seines Querschnitts und auf den Meter seiner Geschwindigkeit übertragen kann, aufgestellt. Aus diesem Werthe lässt sich der zur Uebertragung einer gegebenen Kraft erforderliche Querschnitt leicht bestimmen und empfiehlt es sich daher, wenn die Fabrikanten denselben stets bekannt geben. Der Redner geht sodann auf eine Be-

sprechung des Seilbetriebes über, bespricht die verschiedenen Konstruktionen der Zwischenstationspfeiler und erläutert unter Mittheilung einer grossen Anzahl von Zeichnungen verschiedene grossartige Seilbetriebsanlagen in der Schweiz u. a. a. O. Der Seilbetrieb hat jedoch manche Mängel, zu welchen die grossen Kosten der Pfeilerbauten, der Kraftverlust, welchen die Steifigkeit des Seiles erzeugt, die Betriebsstörungen, welche durch das Nachspannen zu schlaffer Seile entstehen, die Dilatationen durch Temperaturwechsel u. a. gehören. Redner hat diese Mängel durch Anwendung eigenartiger Konstruktionen zu beseitigen gesucht und ist dadurch zu der Anordnung des Ring- und Kreisseilbetriebes gelangt, dessen Eigenthümlichkeit darin besteht, dass ein einziges endloses Seil das Arbeitsvermögen von dem Kraftmaschinenhaus nach den einzelnen Theilstationen überträgt, dort den erforderlichen Theil desselben abgibt und sodann wieder in das Kraftmaschinenhaus zurückkehrt. Eine Spannrolle auf einem Wagen regulirt die Spannung des Seiles. Diese Anordnung kann in der verschiedensten Weise sowohl zum Fernbetriebe, als auch zum Betriebe einer auf ein Gebäude beschränkten Fabrikanlage Anwendung finden. Dass ein ähnlicher Kreisbetrieb sich auch für andere Arten der Kraftübertragung, z. B. für Wasserbetrieb einrichten lässt, wird noch erläutert.

Hierauf macht Herr Premierlieutenant von Tschudi Mittheilungen über ein Telephon ohne Anwendung von Elektrizität. Dieses den alten Telephonen nachgebildete, von dem Regierungsbaumeister Genzmer konstruirte Telephon überträgt die Schwingungen von einem Resonanzboden zum andern mit Hilfe eines 0,3 mm starken, verzinkten Drahtes. Mit demselben kann, was früher nicht möglich war, auch um verschiedene Ecken gesprochen werden; es wird dies durch eine eigenthümliche Konstruktion, bei welcher der Draht durch Schlingen im Winkel geführt wird, bewirkt. Dieses Telephon zeichnet sich durch grosse Billigkeit aus.

In üblicher Abstimmung wurden die Herren Hugo Grengel, Ingenieur und Fabrikbesitzer, Dr. Hermann Koch, Regierungsassessor, und Gustav Lacomi, Regierungsbaumeister, als einheimische ordentliche Mitglieder, Herr Carl Batsch, Ingenieur in Barcelona, als auswärtiges ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Amerikanische Korrespondenz.

Kompetenz der Eisenbahnkommissare.

Die Housatonic Eisenbahn hat sich den Verfügungen des Staatseisenbahn-Kommissariats von Massachusetts bezüglich der Tarife für den Verkehr zwischen Stationen innerhalb dieses Staats gefügt, jedoch erst dann, als bereits ein gerichtliches Verfahren wegen der Nichtbefolgung eingeleitet war.

Dagegen hat die Gesellschaft dem Kommissariat die Kompetenz abgesprochen wegen der Tarifsätze zwischen Bridgeport, einer Station in Connecticut und Stationen in Massachusetts und sich daher geweigert, den hierauf sich beziehenden Bestimmungen der gedachten Behörde zu entsprechen. Es sind daher die festgestellten Fälle der Nichtbeachtung dem Generalanwalt mitgetheilt, welcher voraussichtlich das gerichtliche Verfahren behufs Festsetzung der vom Gesetz bestimmten Strafe gegen die Bahn veranlassen wird. Wahrscheinlich wird dann die Sache vor den Vereinigten Staaten-Gerichtshof und schliesslich vor den höchsten Gerichtshof (Supreme Court) gebracht werden, um über die Rechtsgültigkeit des Eisenbahngesetzes von Massachusetts zu entscheiden, soweit dasselbe auch für Transporte, welche nur einen Theil dieses Staats berühren, das Recht zur Frachtfestsetzung dem Staat zuschreibt. Richter Russel, Mitglied des Massachusetter Kommissariats, ein Jurist von grossem Ruf, glaubt, dass eine frühere Entscheidung des höchsten Gerichtshofs sich bereits im bejahenden Sinne ausgesprochen habe, wogegen die Eisenbahngesellschaft dafür hält, dass über den interstaatlichen Verkehr nur dem Kongress die Entscheidung zustehe.

Akademische Vorlesungen.

Unter den für das nächste Semester angekündigten Vorlesungen am Franklin-Institut zu Philadelphia befinden sich die des Professors Coleman Sellers jr. über: „Oliver Evans und seine Erfindungen"; von A. H. Emery aus Stamford über: „Prüfungsmaschinen als Präcisionsinstrumente"; von Wilfred Lewis (Firma Wm. Lewis & Co.) über: „Die mechanischen Kräfte"; von M. N. Forney (bisher bei der „Railr. Gaz.") über: „Die Entwickelung der Lokomotive"; von James Christie (von den Pencoyd Eisenwerken) über: „Elementare Fragen der Brückenkonstruktionen" u. s. w.

Auch für das Sibley College der Cornell-Universität kündigt der Direktor desselben, Prof. R. H. Thurston, für das bevorstehende Semester die Vorträge mehrerer hervorragenden Ingenieure an, wie des Dr. E. D. Leavitt, ehemaligen Präsidenten der Amerikanischen Gesellschaft der Ingenieure der Mechanic; des Dr. R. W. Raymond, früheren Präsidenten des Amerikanischen Instituts der Bergwerksingenieure; des Dr. Emory, Ingenieur der Newyorker Dampfkompagnie u. m. a.

Eilfracht-Linien.

Die rothe, die weisse und die Midland Eilfracht-Gesellschaften, sämmtlich auf der Newyork Central-, der Lake Shorebahn und deren Anschlussstrecken arbeitend, haben sich zu einer Verwaltung vereinigt mit Mr. G. B. Sherman von der rothen Linie als Generaldirektor, vorzugsweise in der Absicht, die allgemeinen Verwaltungskosten beträchtlich zu ermässigen.

Doppelbödige Viehwagen.

Obwohl in allen westlichen Pools und Verbänden die doppelbödigen Wagen zum Transport von Schafen ausgeschlossen sind, scheint es doch, dass diese Abmachung nicht lange aufrecht erhalten werden wird und man jene Wagen binnen kurzem wird wieder zulassen müssen, da die Northern Pacificbahn sich der Vereinigung nicht angeschlossen hat. Dieselbe glaubt bei den weiten Transporten aus Montana und anderen fernwestlichen Territorien die doppelbödigen Wagen bei Schaftransporten nicht entbehren zu können und gibt, da die Bahnen des Nordwestlichen Verbandes die Annahme solcher Wagen in St. Paul ablehnen, alle ihre Transporte dort an die Minnesota- und Nordwesternbahn ab, die nicht zu jenem Verbande gehört und diese befördert sie in Verbindung mit der Illinois Centralbahn ausschliesslich auf der gemeinsamen Linie nach Chicago.

Canadische Pacificbahn.

Der erste Durchgangszug von Montreal verliess Winnipeg am 1. November und von da ab geht täglich ein solcher durch.

Nach wiederholt aus Montreal eingehenden Nachrichten ist die Vereinigung dieser Bahn mit der „Grand Trunk" in Verhandlung, doch ist es fraglich, ob diese Gerüchte thatsächliche Begründung haben.

Gerichtliche Entscheidungen.

1. Der oberste Gerichtshof von Georgia hat entschieden, dass bei Klagen wegen Beschädigung von Transportgütern der Kläger verpflichtet ist, den Werth des Guts nachzuweisen und hierzu eine Faktura über die Kosten desselben nicht genügt; ferner, dass wenn eine Eisenbahn in guter Beschaffenheit empfangene Güter in beschädigtem Zustande ausliefert, die rechtliche Vermuthung entsteht, dass die Beschädigung, ob offen oder verdeckt, während der bahnseitigen Verwahrung entstanden sei.

2. In Süd-Carolina war ein Lokomotivführer bei einem Zugunfall beschädigt, welcher dadurch entstand, dass ein Bahnmeister bei einer Reparatur am Gleise nicht die nöthigen Signale stellte. Der auf Entschädigung gegen die Eisenbahngesellschaft klagende Führer wurde, obwohl er das Verschulden des Bahnmeisters nachwies, in erster Instanz abgewiesen unter Anwendung der seit langer Zeit in Anwendung gewesenen Rechtsregel, wonach Korporationen nicht haftbar sein sollten für die Beschädigung eines ihrer Beamten, veranlasst durch Schuld eines Mitbeamten.

Der oberste Gerichtshof hob aber das Urtheil auf und verwies die Sache in die erste Instanz zurück, indem er aussprach: Wenn eine der Funktionen eines Vorgesetzten einem seiner Untergebenen übertragen werden, so wird dessen Fehler als Fehler der Gesellschaft betrachtet und diese ist für die Folgen haftbar.

Früchtetransporte aus Californien.

Dass die Ernte in diesem Jahre eine besonders ergiebige gewesen, ergibt sich u. a. aus der bedeutenden Zunahme in den Früchtetransporten über die Central- und die Southern Pacificbahn. Dieselben betrugen in den 8 ersten Monaten d. Js.:

	Pfd.	gegen 1884		Pfd.
an Orangen und Limonen . .	22 400 000	Zunahme	=	21 800 000
desgl. mit Personenzügen befördert	22 500	Abnahme	=	310 000
„ anderen frischen Früchten	8 340 000	Zunahme	=	5 500 000
desgl. mit Personenzügen befördert	7 100 000	„	=	3 900 000
„ trockenen Früchten inkl. Weintrauben	2 630 000	„	=	1 070 000
zusammen	40 492 500	Zunahme	=	31 960 000

(„Railr. Gaz.") H.

Aus England.

Sonntagsarbeit auf den Bahnen.

Von dem gesammten bei der Great Western Eisenbahn beschäftigten Personal sind 36 878 Mann als solche anzusehen, welche, soweit erforderlich, zum Sonntagsdienst herangezogen werden können. Von diesen haben aber 8 920, welche bei der Bahnunterhaltung beschäftigt sind, an Sonntagen nur in Ausnahmefällen zu arbeiten, z. B. wenn Brücken umzubauen oder Theile von Strecken umzulegen sind und dann auch nur sofern solche Arbeiten an Wochentagen nicht ausführbar sind.

Im Verkehrswesen haben 4 413 = 12 pCt. und im Lokomotivdepartement 1 574 = 4,26 pCt. gelegentlich an Sonntagen zu arbeiten und werden so oft, als es die Umstände zulassen, hiervon befreit.

Von den gesammten im Jahr auf jener Bahn geleisteten 14 620 840 Personenzug-Miles und 15 836 000 Güterzug-Miles wurden etwa 514 613 Personenzug-Miles = 3,7 pCt. und 957 731 Güterzug-Miles = 6 pCt. an Sonntagen gefahren, hiervon kommen aber 551 894 Miles auf solche Züge, welche Sonnabends ihre Fahrt begonnen und Sonntags beendet haben. („Railr. Gaz.") H.

Enteignungsverfahren für Eisenbahnen in Oesterreich.

v. O. **Zuständigkeit des städtisch delegirten Bezirksgerichts zur Feststellung der Entschädigung.** — Auf Einschreiten der Eisenbahngesellschaft B. wurden vom städtisch-delegirten Bezirksgerichte Alsergrund die Erhebungen der zur Feststellung der Entschädigung massgebenden Verhältnisse in Ansehung eines im Sprengel dieses Bezirksgerichts belegenen Grundstücks eingeleitet. Auf den Rekurs eines Betheiligten fand das Oberlandesgericht das Gesuch der Eisenbahngesellschaft wegen Unzuständigkeit des Bezirksgerichts abzuweisen. Das Oberlandesgericht verordnete jedoch die meritorische Erledigung des Rekurses in der Erwägung, dass nach dem Wortlaute des § 23 des Enteignungsgesetzes zur Feststellung der im Sinne dieses Gesetzes zu leistenden Entschädigung ausdrücklich das Bezirksgericht berufen erscheine, in dessen Sprengel die Enteignung zu vollziehen ist, ohne dass in dieser Gesetzesnovelle zwischen dem Bezirksgericht auf dem flachen Lande und den städtisch-delegirten Bezirksgericht unterschieden wird; in der weiteren Erwägung, dass die Anschauung des Oberlandesgerichts, als trage die dem Gerichte nach den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes obliegende Amtshandlung zum Zwecke der Feststellung der infolge einer Enteignung zu leistenden Entschädigung die Natur einer Schätzung, somit eines nach § 15 der J.-N. und der Verordnung vom 17. März 1860 der Zuständigkeitssphäre des städtisch-delegirten Bezirksgerichts entzogenen Realaktes an sich — nicht für begründet erkannt werden könne, da die dem Gerichte nach dem Enteignungsgesetze obliegende Amtshandlung nicht die blosse gerichtliche Feststellung des Werthes, somit die Schätzung der enteigneten unbeweglichen Sache, sondern vielmehr die Fixirung derjenigen thatsächlichen Verhältnisse zum Gegenstand habe, welche für die Feststellung der an den Enteigneten nach § 4 des Enteignungsgesetzes für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachtheile zu leistenden Entschädigung massgebend seien, sowie denn auch die der Lokalerhebung beizuziehenden Sachverständigen nach § 15 desselben Gesetzes nicht eine Schätzung des enteigneten Objekts vorzunehmen, sondern vielmehr nur dazu berufen seien, ihr Gutachten über die zu leistende Entschädigung abzugeben." (Erk. des Ob.-Ger. in Wien vom 1. September 1885; Dr. Geller, Oesterr. Centralbl. f. d. jur. Praxis Bd. III. S. 683.)

Litteratur.

Eisenbahn-Kalender für Oesterreich-Ungarn, herausgegeben vom Büreauvorstand Weill, vom Sekretär Dr. Nilius und vom Oberinspektor Westermayer, im Selbstverlage der Herausgeber und im Kommissionsverlage bei Moritz Perles in Wien I erschienen. Ladenpreis 1,20 fl., Subskriptionspreis 1 fl.

Von diesem mit einer Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn versehenen, bequem in der Tasche zu bergenden Büchlein, auf das wir schon in früheren Jahren mehrfach das Augenmerk unserer Leser zu richten in der Lage waren, ist jetzt der IX. Jahrgang für 1886 erschienen. Auch in diesem Jahre bringt derselbe eine solche Fülle von Bemerkungen jeder Art, namentlich jedoch des Eisenbahnwesens, dass der Oesterreichische bezw. Ungarische Eisenbahnbeamte wohl selten vergeblich das Büchlein aus der Tasche ziehen möchte. Doch auch dem Ausländer werden über Oesterreichisch-Ungarisches Eisenbahnwesen und sonstige Verhältnisse so mannigfache kürzere oder längere auch ihm wissenswerthe Artikel begegnen, dass ihn die Anschaffung dieses Werkchens, falls er diesen Gegenständen nur einiges Interesse entgegenbringt, nicht gereuen dürfte. Von den längeren Artikeln heben wir als besonders lesenswerth die von dem Redakteur der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" Dr. jur. Robert Zuckerkandl bearbeiteten „Vorkommnisse auf dem Gebiete des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens im Jahre 1884" sowie ferner die Uebersicht und die allgemeinen Daten sämmtlicher Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn hervor.

Sind schon der reiche und gediegene Inhalt, die handliche Form und der im Verhältniss hierzu billige Preis des Kalenders Gründe genug, dass wir demselben unsere Empfehlung nicht versagen können, so muss der Umstand, dass das Erträgniss desselben zum grössten Theil dem Oesterreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds zufliesst, sowie auch anderweitig zur Hilfe dürftiger Eisenbahnbediensteter — wobei jedoch nur die Bedürftigkeit des Bittstellers, keineswegs aber eine Rücksichtnahme auf die Nationalität massgebend ist — verwendet wird, dem Werk die Unterstützung aller Eisenbahnbeamten sichern. Dem Eisenbahn-Unterstützungsfonds sind von den Herausgebern des Kalenders im letzten Jahre 1 000, im ganzen bereits 11 400 fl. Oe. W. zugeführt und an anderen Unterstützungsgeldern ausserdem 155 fl. verausgabt worden; es ist daher zu wünschen, dass denselben auch in der Folge die Möglichkeit geboten werde, für die hilfsbedürftigen Beamten der Eisenbahnen helfend und unterstützend einzutreten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Die in unserer Publikation vom 15. l. Mts. mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. angekündigte Ermässigung der Tarifsätze des Ausnahmetarifs No. 4 für den Transport von raffinirtem Zucker nach Genf loco, sowie die Aufnahme neuer Schnitttaxen für Stückgutsendungen muss bis auf weiteres verschoben werden. (2498)
Karlsruhe, den 26. November 1885.
Generaldirektion.

II. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Vom 1. nächsten Monats ab werden — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Breslau — die Abfertigungsbefugnisse der nachstehend benannten Stationen und Haltestellen

a) Golina, Stahlhammer, Georgenberg und Dratzig,
b) Tworkau, Steubendorf, Stolzmütz, Falkenau, Slawentzitz, Gross-Stein, Kotlin, Pamiontkowo, Brunow, Puschkowa und Noldau

insofern erweitert werden, als von und nach den unter a) genannten Stationen bezw. Haltestellen Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, von und nach den unter b) genannten Haltestellen Leichen und lebende Thiere zur Beförderung angenommen werden.

Vom gleichen Zeitpunkte ab wird auch die bisher nur für den Wagenladungs-Verkehr eingerichtete Haltestelle Radzionkau auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet werden.
Berlin, den 29. November 1885. (2499)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu dem vom 1. April d. Js. ab gültigen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der IV. Nachtrag, durch welchen die bisher ausgegebenen Nachträge I bis III aufgehoben werden, erschienen. Derselbe kann von der unterzeichneten geschäftsführenden Direktion (S. W. Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.
Berlin, den 24. November 1885. (2500)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. Js. tritt der Nachtrag IX zum Tarife vom 1. Juli 1883 in Kraft, durch welchen ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit Lindau und den Bodenseeplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach eingeführt werden.

Exemplare des Nachtrags können von den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.
Meiningen, den 25. November 1885. (2501)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** gelangt am 1. Dezember ds. Js. der Nachtrag III zum **Württemberg - Elsass - Lothringischen Gütertarif** vom 1. Mai 1882 zur Ausgabe, welcher Aenderungen in den gegenwärtig bestehenden Frachtsätzen und Bestimmungen, neue Frachtsätze für verschiedene Stationen und Ausnahmetarife für Roheisen und für Salz enthält.

Derselbe kann, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Endbahnen unentgeltlich bezogen werden.
München, den 25. November 1885. (2502)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung,

Im Reichsbahn - Staatsbahn - Verkehr kommt ab 1. Dezember d. J. zwischen Lindenbach und Diedenhofen für **Eisenerze** etc. der **Ausnahme-Tarifsatz** von 0,50 *M.* pro 100 kg zur Einführung. (2503)
Frankfurt a/M., den 23. November 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für den Verkehr zwischen **Hannoverschen** und **Oldenburgischen Stationen** einer- und Station **Mergentheim** der Badischen Staatsbahnen andererseits kommen mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze des Sp.-Tarifs A 2 und Ausnahmetarifs 10 zur Einführung. Diese Sätze sind auf den betreffenden Stationen zu erfragen. (2504)
Hannover, den 23. November 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 10. Dezember d. Js. gelangt zu den Tarifheften 1 und 2 für den **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr** vom 1. November d. Js. je ein Nachtrag I zur Einführung. Dieselben enthalten Aufnahme von Stationen in den Verband und Berichtigungen.
Soweit durch letztere Tariferhöhungen eintreten, gelten die betreffenden Frachtsätze erst vom 1. Februar d. Js. ab.
Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandsstationen zu haben.
Breslau, den 25. November 1885. (2505)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit 20. Dezember 1885 tritt Nachtrag I zum Tarife für den **Elbumschlagsverkehr Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen** in Kraft, welcher durch die hiesigen Güterexpeditionen erlangt werden kann.
Dresden, am 28. November 1885. (2506)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. Js. treten zum Tarif für den **Sächsisch-Südwestdeutschen Verband** folgende Nachträge in Kraft:
Nachtrag II zu Heft No. 1,
" III " " " 2,
" III " " " 3.
Dieselben enthalten u. A. ermässigte Sätze für die Stationen Gera und Weida der Sächsischen Staatsbahn, sowie für die Station Aschaffenburg der Hessischen Ludwigsbahn.
Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.
Dresden, am 27. November 1885. (2507)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der Getreidefrachtsatz Smolensk-Danzig/Neufahrwasser via Illowo ermässigt sich von sofort auf 114,75 R. bezw. 116,75 R.
Für **Getreidesendungen ab Smolensk** und Minsk kommt die bisher für die lose Umschüttung in Mlawa erhobene Gebühr von 4 ℳ pro Wagen hinfort nicht mehr zur Erhebung.
Danzig, den 28. November 1885. (2508 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Am 1. Dezember d. Js. erscheint Nachtrag I zum Gütertarif. Derselbe enthält Aenderungen von Stationsnamen, sowie theilweise mit Frachterhöhungen verbundene Aenderungen und Berichtigungen bezw. Ergänzungen zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen.
Die Frachterhöhungen treten, soweit dieselben nicht bereits zur öffentlichen Kenntniss gebracht sind, **erst am 15. Januar 1886 in Kraft.**
Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zu haben sind.
Erfurt, den 30. November 1885. (2509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. treten in unserem **Lokal - Gütertarife** vom 1. April 1885 für den Verkehr zwischen Stargard i/Pomm. einerseits und Cottbus, Dresden-Friedrichstadt, Frankfurt a/O., Fürstenberg a/O., Fürstenwalde, Görlitz, Grube - Vaterland, Guben, Müllrose, Podelzig, Senftenberg, Sommerfeld, Strassgräbchen und Striegau andererseits ermässigte Sätze einzelner ordentlicher Tarifklassen sowie Ausnahme-Tarifsätze für Getreide etc. und Braunkohlen etc. in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen ausser den betheiligten Güterexpeditionen auch das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 29. November 1885. (2510)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Dezember 1885 treten im **Südostpreussischen Verbande** für Kartoffeltransporte bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen Soldau, Station der Marienburg-Mlawkaer Bahn, und Osterode, Station des Bezirks Bromberg, einerseits und Wöterkeim, Station der Ostpreussischen Südbahn, andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.
Dieselben betragen in der Relation:
Wöterkeim-Soldau . 0,64 ℳ } pro
" -Osterode 0,41 " } 100 kg.
Bromberg, den 28. November 1885. (2511)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Dezember 1885 tritt der Nachtrag IX zum Ausnahmetarife vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg sowie der Halberstadt-Blankenburger und der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen sonstigen Aenderungen und Ergänzungen neue bezw. anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Gr. Möhringen, Gr. Quenstedt, Blankenburg a. Harz, Braunesumpf, Derneburg, Elbingerode, Hüttenrode, Langenstein, Rübeland und Spiegelsberge.
Exemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.
Köln, den 27. November 1885. (2512)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Basel Bad. Bahn - Mittel- und Westschweiz. Zu den Gütertarifen Basel Bad. Bahn transit - Central- und Westschweiz vom 1. März 1885 und zu dem nur noch für den Verkehr mit den Westschweizerischen Bahnen gültigen Baseler Transittarif vom 1. Januar 1880 tritt mit sofortiger Wirkung ein Avisblatt in Kraft. Dasselbe enthält eine anderweite Fassung der Bestimmungen über die Anwendung obiger Tarife.
Exemplare sind bei der Güterexpedition in Basel unentgeltlich zu erhalten.
Karlsruhe, den 27. November 1885. (2513)
Generaldirektion.

Deutsch - Italienischer Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 5. September ds. Js. theilen wir mit, dass der direkte Personen- und Güterverkehr nach Sardinien vom 22. d. Mts. ab wieder aufgenommen ist. Die über den Handel mit Lumpen und alten Kleidern erlassenen Vorschriften werden jedoch aufrecht erhalten.
Strassburg, den 25. November 1885. (2514)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard,
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Mit 15. Dezember l. J. tritt der Nachtrag VIII zum Seehafen - Ausnahmetarif Theil II Heft 2 — Verkehr mit Oesterreich — ferner der Nachtrag II zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil II Heft 4 — Verkehr mit Ungarn — in Kraft; ersterer enthält ermässigte, letzterer anderweite, bezw. neue Frachtsätze diverser Ausnahmetarife.
Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzig. 8 erhältlich. (2515)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Stargard - Cüstriner und Glasow - Berlinchener Bahn. Gemäss Beschluss der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen treten mit dem 1. Januar 1886 auch im Lokalverkehr der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn, sowie im Nachbarverkehr der genannten Bahnen mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Bromberg anderweite Bestimmungen für die Abfertigung von Kindern in Kraft, durch welche in dem letztgenannten Verkehr in wenigen Fällen auch eine Erhöhung der bisherigen Fahrpreise herbeigeführt wird.
Nähere Auskunft ertheilt unsere Betriebs-Verwaltung in Berlin.
Cüstrin, den 20. November 1885. (2516)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-gesellschaft.

Im Personenverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke **Elberfeld** und **Erfurt** kommen am 1. Februar 1886 an Stelle der bisherigen anderweite Retourbillets mit zumeist verlängerter Gültigkeitsdauer zur Einführung. Gleichzeitig tritt eine Aenderung in den Preisen der Retourbillets ein, welche theils um geringe Beträge ermässigt, theils etwas erhöht werden.
Nähere Auskunft bei unserem Tarifbüreau.
Erfurt, den 27. November 1885. (2517)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld.

IV. Submissionen.

Die Lieferung verschiedener, im Laufe des Jahres 1886 für die Königl. Sächs. Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke, als:
1. Schmiedeeisen in verschiedenen Sorten,
2. Drahtgewebe, Eisendraht, Nägel, Schrauben, Plomben, Weiss- und Zinkblech,
3. Vorlegeschlösser, Feilen, Bohrer, Handkarren, Wassereimer und Papierkörbe,
4. verschiedene Werkzeuge und Geräthe,
5. Klempnerwaaren,
6. Droguen und Chemikalien,
7. Putzwolle, Holzkohlen und Bremsknittel,
8. Lederwaaren,
9. Webwaaren,
10. Seilerwaaren,
11. Glaswaaren,

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der einzelnen Gegenstände liegen bei der unterzeichneten Verwaltungsstelle zur Einsicht aus, können aber auch unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweise nach den oben angegebenen Nummern gewünscht werden, auf postfreies Ansuchen gegen Entrichtung von je 20 ₰ für eine Nummer von derselben Stelle bezogen werden, bei welcher die Lieferungsangebote postfrei bis zum

9. Dezember d. J., Vorm. 9 Uhr abzugeben sind.

Chemnitz, den 26. November 1885. (2518J)
Maschinen Hauptverwaltung
der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Lieferung verschiedener Materialien. Die Lieferung von Erd- und Steinmaterialien, Eisen-, Stahl- und Metallwaaren, Leinen-, Woll-, Posamentier- und Seilerwaaren, Wachstuch-Tapeten, Bürstenbinderarbeiten, Kautschuck-, Leder- und Glaswaaren, Fackeln, Fetten, trocknenden Oelen, Lacken, Farbwaaren und chemischen Produkten wird für das Jahr 1886 im Offertwege vergeben.

Offerten sind, mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für Lieferung von Materialien“ bei der Centralleitung in Wien (I. Elisabethstrasse 9), bei dem Comité dirigeant in Bucarest, oder bei einer der Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy bis 22. Dezember 1885, 11 Uhr Vormittags einzubringen und ist separat bei der Kassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 % des Lieferungswerthes zu erlegen.

Verzeichnisse der zu liefernden Artikel, sowie die Lieferungsbedingnisse können bei der Materialverwaltung in Wien, in Bucarest, Lemberg und Jassy eingesehen und behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine eingebracht werden, oder sonst den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 19. November 1885. (2519)
Der Verwaltungsrath.

Nied. Rhein-Eisenbahn. Die Lieferung von 20 000 Stück eichenen Bahnschwellen in sechs Partien soll submissionsweise vergeben werden. Bedingungen bei Herrn Ingenieur Wright in Utrecht gegen Erstattung von 1 ℳ zu erhalten.

Offerten sind portofrei bis spätestens 18. Dezember 1885 an die Direktion in Utrecht einzusenden. (2520)

V. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Die auf den Bahnhöfen Eilenburg, Dobrilugk und Cottbus des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Eisenschienen, Hartguss-, Herz- und Kreuzungsstücke, Weichenzungen, sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf

Dienstag, den 15. Dezember d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
im hiesigen Verwaltungsgebäude,
Frankestrasse 1 Zimmer 4
anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau aus, können auch von demselben gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibegebühren bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum obigen Termin einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb einer Frist von 3 Wochen vom Tage der Eröffnung der Offerten ab gerechnet.

Halle a/S., den 16. November 1885. (2521)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verkauf von Eisenbahn-Güterwagen. In Folge starker Einschränkung des Güterverkehrs auf unseren normalspurigen Strassenbahnen in Dortmund sollen 60 bis 70 Güterwagen zu je 100 Ctr. (5 t) Tragfähigkeit verkauft werden. Die Wagen stammen aus dem Jahre 1881 und sind nur wenig benutzt; Radstand 1,4 m, Raddurchmesser 0,6 m, Länge der Wagenkasten 3,75 m, Breite 2,03 m, Höhe der Bordwände 0,57–0,7 m, Seitenbords zum Niederklappen. Kaufofferten sind an den Betriebsdirektor Herrn Fromm in Dortmund zu richten, welcher auf Wunsch auch sonstige Auskunft ertheilt.

Berlin, den 27. November 1885. (2522)
Deutsche Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft.

VI. Vakanzen.

Eisenbahn-Betriebspersonal. Tüchtige Stationsvorsteher, welche eine mehrjährige Praxis und gute Zeugnisse nachweisen können, welche letztere nebst Lebenslauf den Meldungen in Abschrift beizufügen sind, werden zum sofortigen Eintritt gesucht durch die

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., 28. November 1885,
Grossbeerenstr. 88/89. (2523)

Tüchtige, im Eisenbahndienst erfahrene Beamte für obere Stellungen im Büreau- und Contrôledienst, sowie für Stationsdienst werden zum baldigen Eintritt gesucht.

Nur solche Bewerber, welche eine mehrjährige Praxis im äusseren und inneren Dienst nachweisen können, wollen sich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und eines Lebenslaufs melden in der

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., 28. November 1885,
Grossbeerenstr. 88/89. (2524)

Hochfeine
Weichselpfeifen,
1 Meter lang, weit gebohrt, Dutz. 24 ℳ, extrafein, elegant 30 ℳ, Briloner 12 ℳ, Probe 1/2 Dutz. wird abgegeben. Nichtconv. zurückgenommen. Ill. Preisl. fr.
M. Schreiber, Hoflieferant, Düsseldorf.

80% Ersparniss gegenüber Pech!
Beste u. ausgiebigste **Beleuchtung im Freien.**
Pat. Petroleum Stand- und Handfackeln,
eingeführt bei den bedeutendsten Bahnen des In- und Auslandes, bei Baubehörden, Bergwerken, Wasserleitungen, **Ueberschwemmungen** ca. 20 000 im Gebrauch.
J. G. Lieb,
Biberach a/Riss.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Georg Kieffer, Köln u. Berlin NW.
Fabr. v. Westons, Eades, Moores, Seil- und
Schnell-Flaschenzügen
Kabel, Winden, Kranen, Speisen-, Waaren- u. **Personen-Aufzügen.**
Verzahnte Kettenräder calibrirte Ketten
Schiffs- u. Kranenketten.

Vortheilhafte Bezugsquelle für Uhren.
Der Unterzeichnete liefert seit Jahren an die Herren Beamten Uhren aller Art nur **I. Qualität** und unter **5 jähriger Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. Preis-Verzeichnisse, Zeugnisse von Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.
Bestellungen bitte **baldigst** zu machen, damit sämmtliche Aufträge vor Weihnachten ausgeführt werden können.
Hch. Hansen, Uhrenfabrik, Aachen, Bahnhofstr. 29.

Tinten.

Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.

Bielefeld. Bornträger & Clüsener.

Warnung!

E. SOENNECKEN BONN

Da wiederholt Nachahmungen unserer *Rundschrift-Federn und Hefte* in geringer Qualität u. unter trügerischen Anpreisungen feilgeboten werden, so halten wir es für unsere Pflicht, vor deren Ankauf ausdrücklich zu warnen u. darauf aufmerksam zu machen, dass die **echten** Rundschriftfedern den Namen

„F. SOENNECKEN"

tragen.

F. Soennecken's Verlag. Bonn, Berlin, Leipzig.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F.G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen.
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl und Flussstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- u. Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemerstahl, Martinstahl u. Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Geschosse.
Schmiedestücke jeder Art aus Eisen und Stahl, geschmiedet und bearbeitet.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl.
Hufstab-, Mutter-, Felgen-, Reifen & Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen etc. — Nach unserem Profilbuch und für die Normalprofile nach dem deutschen Normalprofilbuch. Unser Profilbuch senden wir auf Verlangen gern zu.
Kesselbleche in Prima-, Feinkorn-, Holzkohlen-, Lowmoor-, Flusseisen-, Martinstahl & Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.

Circuliröfen

Patent Hohenzollern No. 1136.

250° 40° 104° 118° 41° 128° 40° 155° 46° 203° 41° 41° 56°

Diese Oefen werden für Werkstätten und Säle in 4 Grössen hergestellt und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes um 10° Cels. einer für

5000 cbm Inhalt	mit	800 mm	Durchm.
3500 „ „	„	650 „	„
2000 „ „	„	500 „	„
1000 „ „	„	350 „	„

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und sind bereits weit über 1000 Stück im Betrieb.

Weydemeyer & Jahn

Eisengiesserei in Plagwitz-Leipzig.

Compound Dampfmaschinen

speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen

wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut

Ph. Swiderski,

Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 95. **1885.**

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Dezember 1885.

Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues auf den Deutschen Bahnen in den Jahren 1878 bis 1883.

In Heusinger's „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" 1882, S. 219, findet sich eine Untersuchung über die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues auf den Deutschen Bahnen nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1878 — 1880 mit Hilfe der Methode der kleinsten Quadrate behandelt.

Dabei ist die Kolumne 172 b der genannten Vereinsstatistik benutzt, welche die Ausgabe für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, nach Abzug der Einnahme für das dabei gewonnene Material, also die Nettoausgabe für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues (exkl. Erneuerung des Bettungsmaterials) angibt.

In der Reichs-Eisenbahnstatistik kommen allerdings in Tab. 10, Sp. 77 bis 86, ähnliche Angaben vor, aber mit Einrechnung der Ausgabe für Erneuerung des Bettungsmaterials, dessen Werth je nach der Belegenheit der einzelnen Bahnen sehr verschieden ist. Es erschien daher im vorliegenden Fall zweckmässiger, die Vereinsstatistik anstatt der Reichs-Eisenbahnstatistik zu benutzen.

In der oben erwähnten mathematischen Untersuchung ist auf Grund der Betriebsresultate der 3 Jahre 1878 — 1880, sowohl für die Preussischen Staatsbahnen wie auch für die sämmtlichen grösseren Preussischen Bahnen, ermittelt, dass im Durschschnitt, wenn man die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues theils nach den Gleiskilometern, theils nach auf eigener Bahn gefahrenen Wagenachskilometern berechnet, 1 Million Wagenachskilometer ebenso viel wie 4,5 km der vorhandenen Haupt- und Nebengleise gekostet hat.

Wenn man dasselbe Gesetz auch für die Jahre 1881 — 1883 in Anwendung bringt, so ergeben sich für die grösseren Deutschen Bahnen, bei einer entsprechenden Vertheilung der in Kol. 172 b aufgeführten Kosten nach Gleiskilometern (Kol. 20) und Wagenachskilometern (Kol. 113 a), die in nachstehender Tabelle 1 zusammengestellten Resultate.

In dieser Tabelle sind nicht nur die früher berechneten Resultate pro Gleiskilometer und pro Achskilometer pro 1878 bis 1880 wieder aufgeführt, sondern es sind auch die entsprechenden Resultate pro 1881 — 1883 und demnach auch die Durchschnittsresultate für den sechsjährigen Zeitraum 1878 — 1883 ermittelt.

Dabei ist zu bemerken, dass von den seit 1878 verstaatlichten Privatbahnen die Köln-Mindener als Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.), die Bergisch-Märkische als Direktionsbezirk Elberfeld, die Rheinische als Direktionsbezirk Köln (linksrh.), die Thüringische und Berlin-Anhaltische zusammen als Direktionsbezirk Erfurt, die Magdeburg-Halberstädter als Direktionsbezirk Magdeburg, die Oberschlesische nebst Zweigbahnen als Direktionsbezirk Breslau in der Tabelle aufgeführt sind. Wenn auch diese Annahmen nicht ganz zutreffend sind, so können doch die danach berechneten Durchschnittszahlen in den meisten Fällen wohl zur Anstellung von Vergleichen benutzt werden.

Es kam hier überhaupt nicht darauf an, für alle Deutschen Bahnen, sondern nur für die Mehrzahl der grösseren Deutschen Bahnen die ermittelten Durchschnittsresultate zusammenzustellen. Daher sind auch die Berlin-Görlitzer, die Märkisch-Posener und die Rhein-Nahebahn, welche im Laufe der genannten Jahre verstaatlicht und dabei einem bereits vorhandenen Staatsbahn-Direktionsbezirk hinzugelegt wurden, in der Tabelle ganz ausser Ansatz geblieben.

Aus den letzten Kolumnen der nachstehenden Tabelle scheint hervorzugehen, dass in den Jahren 1878/83 die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues unter allen grösseren Deutschen Bahnen verhältnissmässig am billigsten auf den Oldenburgischen Staatsbahnen war, am theuersten auf der Lübeck-Büchener Bahn. Die Mehrzahl der Preussischen Staatsbahn-Direktionsbezirke blieb erheblich unter den in Tabelle 1 ermittelten Durchschnittssätzen von 640 ℳ pro Gleiskilometer und 0,288 ₰ pro Wagenachskilometer. Unter den Preussischen Staatsbahnen stellte sich die Unterhaltung etc. des Oberbaues am billigsten im Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.).

Dabei ist aber zu bemerken, dass die in Tabelle 1 vorgenommene Theilung der Kosten der Oberbau-Unterhaltung etc. eigentlich nur für die Preussischen Bahnen als zutreffend anzusehen ist, weil das betreffende Gesetz lediglich auf Grund der Betriebsresultate der grösseren Preussischen Bahnen abgeleitet ist. Für die übrigen Deutschen Bahnen scheint dieses Gesetz weniger zu passen, wahrscheinlich deshalb, weil bei einem Theil derselben wesentlich andere Betriebsverhältnisse vorliegen. Darauf deutet wenigstens die grosse Verschiedenheit der in Tabelle 1 zusammengestellten Durchschnittskosten pro Gleiskilometer und pro Achskilometer hin.

Tabelle 1.

Vertheilung der Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues theils nach Gleiskilometern, theils nach Wagenachskilometern.

Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Kolumne der Vereinsstatistik 20. Gesammtlänge der Gleiskilometer im Jahresdurchschnitt pro		113 a. Millionen Wagenachskilometer auf eigener Bahn im Jahresdurchschnitt pro		172 b. Je 10000 *M.* Kosten der Unterhaltung u. Erneuerung des Oberbaues im Jahresdurchschnitt pro		Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues im Jahresdurchschnitt pro Gleiskilometer in Mark			Achskilometer in Pfennigen		
		1878/80	1881/83	1878/80	1881/83	1878/80	1881/83	1878/80	1881/83	1878/83	1878/80	1881/83	1878/83
1	Oldenburgische Staatsbahnen	438	444	33	32	18	16	301	272	292	0,135	0,122	0,129
2	Schleswigsche Bahnen	280	285	25	26	15	13	391	323	357	0,176	0,145	0,161
3	Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). . .	2 361	3 358	556	746	152	311	313	463	388	0,141	0,208	0,175
4	Sächsische Staatsbahnen	3 602	3 728	580	598	255	262	410	408	409	0,185	0,184	0,185
5	Pfälzische Bahnen	1 115	1 154	128	137	100	73	593	412	503	0,267	0,185	0,226
6	Hessische Ludwigsbahn	1 054	1 138	112	124	81	89	520	505	513	0,234	0,227	0,231
7	Direktionsbezirk Köln (linksrh.) . . .	2 388	2 806	368	461	184	301	414	617	516	0,186	0,278	0,232
8	„ Breslau	2 285	2 496	554	669	240	296	502	537	520	0,226	0,242	0,234
9	Bayerische Staatsbahnen	5 705	5 920	752	791	541	439	595	463	529	0,268	0,208	0,238
10	Altona-Kieler Bahn	489	512	43	51	31	45	458	601	530	0,206	0,270	0,238
11	Badische Staatsbahnen	2 196	2 287	243	282	205	185	623	520	572	0,280	0,234	0,257
12	Direktionsbezirk Berlin	2 175	3 591	444	627	248	361	593	563	578	0,267	0,253	0,260
13	„ Elberfeld	2 925	2 829	556	567	287	342	528	636	582	0,238	0,286	0,262
14	„ Bromberg	3 956	4 292	391	472	294	410	514	655	585	0,231	0,295	0,263
15	„ Magdeburg	3 201	2 994	475	465	329	339	616	660	638	0,277	0,297	0,287
16	Rechte Oder-Uferbahn	460	514	90	102	61	57	706	586	646	0,318	0,262	0,291
17	Direktionsbezirk Erfurt	1 936	2 070	273	301	230	212	727	619	673	0,327	0,278	0,298
18	Breslau-Schweidnitz-Freiburger . . .	811	827	101	108	80	100	634	762	698	0,285	0,343	0,314
19	Direktionsbezirk Hannover	3 271	4 004	541	794	412	523	722	690	706	0,325	0,310	0,318
20	Ostpreussische Südbahn	337	341	35	41	40	34	813	646	730	0,366	0,291	0,329
21	Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn	428	442	36	37	39	49	665	805	735	0,299	0,362	0,331
22	Direktionsbezirk Frankfurt a/M. . . .	2 479	2 278	294	334	300	259	788	685	737	0,355	0,308	0,332
23	Württembergische Staatsbahnen . . .	2 126	2 261	211	232	270	236	878	714	796	0,395	0,321	0,358
24	Berlin-Dresdener Bahn	238	241	28	35	32	29	876	729	803	0,394	0,328	0,361
25	Braunschweigische Bahn	789	767	107	93	97	100	767	843	805	0,345	0,379	0,362
26	Berlin-Hamburger Bahn	940	967	162	142	136	128	817	797	807	0,367	0,359	0,363
27	Halle-Sorau-Gubener Bahn	376	375	62	61	63	46	951	708	830	0,428	0,318	0,373
28	Main-Neckarbahn	221	234	39	45	34	35	861	801	831	0,387	0,360	0,374
29	Elsass-Lothringische Bahnen	2 378	2 603	351	434	360	403	973	885	929	0,438	0,398	0,418
30	Lübeck-Büchener Bahn	223	237	22	23	37	28	1 147	816	982	0,516	0,367	0,442
							Im Durchschnitt	656	624	640	0,295	0,281	0,288

Noch grösser wird aber diese Ungleichmässigkeit, wenn man die betreffende Ausgabe lediglich nach Bahn- oder Gleiskilometern, oder nach Lokomotiv- oder Brutto-Tonnenkilometern theilt oder wenn man, was am einfachsten und für eine solche einfache Berechnung verhältnissmässig am zweckmässigsten ist, die Vertheilung der Kosten der Oberbau-Unterhaltung etc. lediglich nach Verhältniss der auf eigener Bahn beförderten Wagenachskilometer vornimmt.

Tabelle 2 zeigt eine solche Vertheilung der genannten Kosten für die in Tabelle 1 aufgeführten Bahnen. Rücksichtlich der mehr oder weniger billigen Unterhaltung etc. des Oberbaues gruppiren sich in Tabelle 2 die Bahnen in etwas anderer Reihenfolge als in Tabelle 1. Der Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) tritt dann in die erste Linie, zunächst folgen der Direktionsbezirk Breslau und die Sächsischen Staatsbahnen, und die Oldenburgischen Staatsbahnen erscheinen erst auf dem vierten Platz.

Tabelle 2.

Vertheilung der Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues nach Wagenachskilometern.

Lfd. No.	Bezeichnung der Bahnen	Durchschnittskosten p. a. pro Achskilometer in Pfennigen 1878—80	1881—83	1878—83
1	Direktionsbez. Köln (rechtsrh.)	0,273	0,417	0,345
2	„ Breslau . . .	0,433	0,442	0,438
3	Sächsische Staatsbahnen . . .	0,440	0,438	0,439
4	Oldenburg. „ . . .	0,545	0,500	0,523
5	Schleswigsche Bahnen . . .	0,600	0,500	0,550
6	Direktionsbez. Elberfeld . . .	0,516	0,603	0,560
7	„ Berlin . . .	0,559	0,576	0,567
8	„ Köln (linksrh.) .	0,500	0,653	0,576
9	Rechte Oder-Uferbahn . . .	0,678	0,559	0,618
10	Bayerische Staatsbahnen . .	0,719	0,555	0,637
11	Pfälzische Bahnen	0,781	0,533	0,657
12	Direktionsbez. Hannover . .	0,762	0,659	0,710
13	„ Magdeburg . .	0,693	0,729	0,711
14	Hessische Ludwigsbahn . .	0,723	0,718	0,720
15	Badische Staatsbahnen . . .	0,844	0,656	0,750
16	Direktionsbez. Erfurt	0,842	0,704	0,773
17	Altona-Kieler Bahn	0,721	0,882	0,802
18	Direktionsbez. Bromberg . .	0,752	0,869	0,810
19	Main-Neckarbahn	0,872	0,778	0,825
20	Breslau-Schweidn.-Freiburg. B.	0,792	0,926	0,859
21	Berlin-Hamburger Bahn . . .	0,840	0,901	0,870
22	Halle-Sorau-Gubener Bahn . .	1,016	0,754	0,885
23	Direktionsbez. Frankfurt a/M. .	1,020	0,775	0,898
24	Elsass-Lothringische Bahnen .	1,026	0,929	0,977
25	Berlin-Dresdener Bahn . . .	1,143	0,829	0,986
26	Ostpreussische Südbahn . . .	1,143	0,829	0,986
27	Braunschweigische Bahn . . .	0,907	1,075	0,991
28	Württembergische Staatsbahn.	1,280	1,017	1,148
29	Mecklenburg. Friedr.-Franzb. .	1,083	1,351	1,217
30	Lübeck-Büchener Bahn . . .	1,682	1,217	1,449

H. T.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Haftung für Lieferzeit bei Verlust des Gutes.

Das „Oesterreichische Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ bespricht diese Frage als eine noch offene. Es sind hierüber zwei diametral entgegenstehende Entscheidungen erflossen: Der Oesterreichische Oberste Gerichtshof bejahte nämlich diese Frage aus dem Grunde, weil „es keinem Zweifel unterliegen könne, dass ein Versäumen der Lieferzeit auch in dem Falle der gar nicht erfolgten Lieferung vorhanden sei“; das Deutsche Reichs-Oberhandelsgericht hat sich aber deshalb für das Gegentheil entschieden, „weil die Eisenbahn sonst mehr als

den gemeinen Handelswerth ersetzen müsste und es doch nicht die Intention des Art. 397 des H.-G.-B. sein kann, das, was Art. 396 besagt, nämlich die „ausschliessliche“ Zugrundelegung des Handelswerthes für die Ersatzleistung, wieder aufzuheben. Das erwähnte Blatt plädirt nun für die Rechtsanschauung der Deutschen Gerichte, weil es gar nicht darauf ankomme, ob das in Verlust gerathene Gut für die Lieferzeit besonders versichert war oder nicht. Auf Grund der Artikel 397 und 398 speziell 427 des H.-G.-B. bestimme § 70 des B.-R., dass im Falle einer Deklaration des Lieferzeit-Interesses die deklarirte Summe, sonst aber die ganze Fracht als Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung anzusehen sind. Es müssten, da bei Bejahung dieser Frage, auch im Falle dass das Lieferzeit-Interesse nicht deklarirt würde, für das verlorene Gut zwei Entschädigungen aus verschiedenen Titeln geleistet werden; dadurch würde aber die im § 68 des B.-R. aufgestellte Verpflichtung zur Zahlung des gemeinen Handelswerthes abzüglich der „ersparten Unkosten“ illusorisch sein, da ja die ersparte Fracht auf Grund des § 70 als Lieferzeit-Entschädigung wieder gefordert werden könnte. — Es scheint jedoch, als ob die Auffassung der Oesterreichischen Gerichte, obzwar dieselbe den Bahnverwaltungen ungünstiger ist, mehr Berechtigung für sich habe; es liegen in der That zwei Rechtstitel vor, nämlich der Ersatz für den Werth des verlorenen Gutes und dafür, dass es nicht zur bestimmten Zeit abgeliefert wurde. Hat eine Deklaration des Lieferzeit-Interesses stattgefunden, so kann die Verpflichtung zum Ersatze aus diesem Titel billigerweise nicht bezweifelt werden, da es sonst doch möglich wäre, dass unverlässliche Bahnorgane ein solches Gut ganz verschwinden lassen, dessen Lieferzeit nicht eingehalten wurde, um den bei deren Deklaration gewöhnlich weit höhern Ersatz als den des Handelswerthes nicht verantworten zu müssen. Es wäre aber dann ein Widerspruch, wenn das bezüglich seiner Lieferzeit nicht versicherte Gut für deren Ueberschreitung zu keinem Ersatzanspruch berechtigen würde. Die erwähnte Einwendung aus § 68 liesse sich dadurch entkräften, dass nur für ein in Verlust gerathenes frankirtes, nicht aber für ein rücksichtlich der Gebühren überwiesenes Gut die Fracht ersetzt würde. Uebrigens schliessen wir uns dem Wunsche des citirten Artikels an, dass diese Frage noch eingehender und vielleicht noch von anderen Gesichtspunkten aus diskutirt werde.

Der Föderalismus bei den Eisenbahnunternehmungen.

Der Klub der Czechischen Landtagsabgeordneten hat beschlossen, im Landtag den Antrag einzubringen: Der Bau der Böhmischen Transversalbahn sei vom Handelsministerium nur an einen einheimischen Unternehmer zu vergeben, und dieser solle verpflichtet werden, nur einheimische technische Kräfte zu verwenden.

Diese chauvinistischen Bestrebungen stehen leider nicht vereinzelt. Das Czechische Blatt „Pokrok“ greift die Generaldirektion der Staatsbahnen an, weil dieselbe bei den Baukanzleien für die Böhmische Transversalbahn nicht ausschliesslich Czechische Ingenieure, sondern auch Deutsche anstelle. Noch wichtiger erscheint dem „Pokrok“ aber die Frage, wem die Ausführung des Unterbaues dieser Strecke anvertraut werden soll. „Uns kümmert nicht der einzelne,“ sagt das genannte Blatt, „uns handelt es sich darum, dass der ganze Bau heimischen Unternehmern übertragen werde, uns handelt es sich um den Schutz der heimischen Arbeit.“ Nun führt dieses unter den Czechen sehr verbreitete Blatt aus, dass die wirthschaftliche Lage im südlichen Böhmen sehr traurig, dass es Pflicht der Handelskammer sei, in dieser Richtung durch Petitionen auf die Regierung zu wirken, und dass es auch Aufgabe der Czechischen Abgeordneten sein werde, in gleichem Sinne vorzugehen. — Bei dieser Auffassung würde der Czechische Beamte oder Unternehmer auch in Galizien oder anderen Slovenischen Theilen der Monarchie keine Beschäftigung finden dürfen. Die Deutschen sind doch zu gerecht gegen eine solche Missachtung (solchen Velleitäten wird auch die Regierung gebührend entgegenzutreten wissen).

Die Uniformirungsvorschrift in Oesterreich.

In zwei Erlässen vom 1. d. M. hat das Handelsministerium nähere Bestimmungen über die diesbezügliche Verordnung vom 4. Juli d. J. bekanntgegeben. Es werden im ersten Erlasse die Anlässe präzisirt, bei welchen die Verkehrsbeamten in Gala-uniform zu erscheinen haben. Es wird nämlich der Befehl zum Erscheinen in Gala von Fall zu Fall den Betriebsdirektionen, resp. den andern hierzu berufenen Stellen ausdrücklich von den politischen Landesbehörden rechtzeitig ertheilt. Der zweite Erlass enthält die Verfügung über die Einreihung der Beamten der Privatbahnen in die vorschriftsmässigen Uniformklassen und enthält unter anderem folgende Stelle: „Was die von einigen Privatbahnverwaltungen erbetene Erstreckung der Frist für die Einführung der neuen Uniform betrifft, so konnte eine spezielle Genehmigung nicht ertheilt werden; doch wurden die betreffenden Bahnverwaltungen aufmerksam gemacht, dass sich eine Reihe von Uniformirungsfirmen geneigt erklärt habe, den Beamten günstige ratenweise Zahlungsbedingnisse sowohl für die Anschaffung neuer Uniformen als auch für die Umgestaltung einiger Stücke der bisherigen Uniform zu gewähren und dass mehrere Bahnverwaltungen in anerkennenswerther Weise sich bereit gefunden haben, ihren Beamten hierbei an die Hand zu gehen.“ Die Beamten der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft sind über Ansuchen dieser Verwaltung von dem Tragen der Uniform wie bisher enthoben.

Neuauflage der Verordnung über die Regelung des Transportes explodirbarer Artikel.

Diese vom 1. Juli 1880 datirende Verordnung ist durch seitherige Zusätze, Modifikationen und Ergänzungen so sehr alterirt worden, dass dieselbe nunmehr unter Einbeziehung sämmtlicher Nachträge amtlich vom Oesterreichischen Handelsministerium neu herausgegeben wurde, welche Neuausgabe in der Staatsdruckerei um 10 kr. pro Stück erhältlich ist.

Verzeichnisse von Verbandtarifen.

Nachdem einzelne Bahnverwaltungen solche Verzeichnisse über die für ihre Linien gültigen in- und ausländischen Verbandtarife aufgelegt haben, wurde von der Oesterreichischen Generalinspektion je ein Exemplar derartiger bis auf die jüngste Zeit zu ergänzender Verzeichnisse eingefordert.

Versorgung militärpflichtiger Eisenbahnbediensteter.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen haben anlässlich der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht kein einheitliches Regulativ insbesondere darüber aufgestellt, ob die zum Waffendienst einberufenen Eisenbahnbediensteten so zu behandeln sind, als wäre ihre aktive Dienstleistung bei den Eisenbahnen nicht unterbrochen, und ob dieselben infolge dessen auch unverkürzten Anspruch auf die in Gemässheit der betreffenden Pensionsstatuten ihnen zugesicherten Ruhegenüsse haben. Im bejahenden Sinne wurde diese Bestimmung ins Regulativ der meisten Ungarischen Bahnverwaltungen aufgenommen. Nachdem die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen sich nunmehr bereit erklärt, einen ähnlichen Vorgang beobachten zu wollen, hat das Handelsministerium die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen eingeladen, in dieser Beziehung einheitlich vorzugehen.

Kommissionelle Amtshandlung über Eisenbahnprojekte.

Mit Erlass vom 29. August d. J. hat das Handelsministerium die politischen Landesbehörden aufgefordert, von jeder solchen Amtshandlung das Reichs-Kriegsministerium zu verständigen. Dasselbe soll nämlich in die Lage versetzt werden, hierzu einen Militärvertreter rechtzeitig zu exmittiren. Es wurden hierbei die betreffenden Paragraphen der Gesetze resp. Verordnungen vom 18. Februar 1878 R.-G.-Bl. No. 30, 25. Januar 1875 R.-G.-Bl. No. 19 und 29. Mai 1880 R.-G.-Bl. No. 57 in Erinnerung gebracht.

Transport von Theilen geschlachteter Thiere.

Den am Galizischen Viehtransporte zunächst betheiligten Bahnen wurde von der Generalinspektion am 18. September d. J. aufgetragen, darauf hinzuwirken, dass Theile von geschlachteten Thieren, die eine selbständige Verwerthung zulassen, bei Aufgabe ganzer geschlachteter Thiere getrennt aufgeliefert werden.

Eisenbahnkonvention zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien.

Der Ungarische Kommunikationsminister unterbreitete dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf bezüglich Abänderung des Artikels 2 des mit Rumänien im Jahre 1879 hinsichtlich des Eisenbahnanschlusses vereinbarten Uebereinkommens. Dieser neue Vertrag, welcher am 14. Juni 1885 zwischen den Bevollmächtigten Oesterreich-Ungarns und Rumäniens vereinbart worden ist, hat folgenden Wortlaut: „Art. 1. Der das Eigenthum der Rumänischen Regierung bildende Bahnhof von Predeal wird unter nachfolgend angeführten Bedingungen zu einem internationalen Bahnhofe erklärt. Art. 2. Die Zollmanipulation des Reisegepäcks wird beiderseits in Predeal vorgenommen, während die Zollmanipulation bezüglich der Waaren entweder in Predeal oder aber durch irgend welches Ungarische, Oesterreichische oder Rumänische Zollamt bewerkstelligt werden kann. Art. 3. Die Ungarische Regierung wird für die in Predeal bereits bestehenden Ubikationen und Einrichtungen, welche gemeinsam für die Eisenbahn- und Zollmanipulationen dienen, der Rumänischen Regierung jährlich 79 303 Frcs. in Gold bezahlen, worin jedoch die Kosten der für den gemeinsamen Dienst in Anspruch genommenen Ubikationen und deren Einrichtungen nicht inbegriffen sind; letztere sind zwischen den Eisenbahnen im Wege des Uebereinkommens festzustellen. Der oben erwähnte Beitrag und die Einrichtungskosten sind auch für die Vergangenheit, und zwar vom 1. Januar 1881 angefangen gerechnet, zu bezahlen. Art. 4. Gleichzeitig wird die Ungarische Regierung von jenem genannten Kapital, welches für die ausschliesslich Ungarischen Zwecken dienenden Einrichtungen und Renovirungen und von der Hälfte jenes Kapitals, welches künftig für die den gemeinsamen Zwecken dienenden Einrichtungen ausgegeben werden

wird, der Rumänischen Regierung jährlich einen Betrag von 7 pCt. in Gold bezahlen. Die hier erwähnten Renovirungen und Einrichtungen werden nur unter Zustimmung der beiden vorgesetzten Regierungen auf Vorschlag der Eisenbahndirektionen bewerkstelligt werden können. Art. 5. Die Direktionen der beiden Eisenbahnen werden ermächtigt, den Dienst im Bahnhofe von Predeal unter Gutheissung ihrer Regierungen zu regeln und die Entscheidung für die in diesem Bahnhofe zu leistende Manipulation festzustellen. Art. 6. Die in dem am 10. Februar 1873 bezüglich des Anschlusses Suczawa-Itzkany abgeschlossenen Uebereinkommen und in dem dasselbe ergänzenden, am 14. Februar 1881 ausgefertigten Schlussprotokoll enthaltenen Zollregulative sind auch im Transitverkehr über Predeal anzuwenden. Art. 7. Die im Predealer Bahnhofe wirkenden Ungarischen Angestellten werden dieselben Rechte geniessen, welche im oben erwähnten Uebereinkommen und Schlussprotokoll den Rumänischen Angestellten im Bahnhofe Itzkany zugesichert sind. Art. 8. Das vorstehende Uebereinkommen bleibt bis 12. Februar 1891 in Geltung, und seine Bestimmungen verlieren an diesem Tage ohne Kündigung ihre Wirksamkeit, sofern nicht beide Regierungen vor dem bezeichneten Schlusstermin bezüglich der Verlängerung eine besondere Vereinbarung treffen. Art. 9. Das vorstehende Uebereinkommen tritt nach Genehmigung der Legislativen in Wirksamkeit, und die Ratifikation der Dokumente wird in Bukarest erfolgen.

Das Ungarische Budget und die Staatsbahnen.

Im Finanzausschusse des Abgeordnetenhauses fanden hierüber folgende Verhandlungen statt. Der Direktor der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und gewesener Staatssekretär im Kommunikationsministerium Karl Hieronymi stellte einen Antrag bezüglich klarerer Nachweisung der Zinsenlast für jene Kapitalien, welche in den Eisenbahnen investirt sind. Man ersehe nirgends genau, welche Zinsen von den für die Eisenbahnen gezahlten Summen entrichtet wurden, denn auch im Geschäftsberichte der Staatsbahnen seien lediglich die investirten Summen, nicht aber auch die dafür fälligen Zinsen ausgewiesen. Es sollen daher entweder jene Anlehen, welche für Eisenbahnzwecke kontrahirt wurden, unter dem betreffenden Abschnitt ausgewiesen werden, oder, wenn dies mit Rücksicht auf die Eintheilung des Budgets nicht möglich wäre, soll im Geschäftsberichte der Staatsbahnen nachgewiesen werden, wie viel Zinsen von dem hierfür investirten Kapital bezahlt werden. Ueber diesen Antrag entspann sich eine längere Diskussion, in deren Verlaufe der Finanzminister erklärte, dass er die erste Alternative des Antrages nicht acceptiren könne, theils wegen der Eintheilung des Budgets, theils aus dem meritorischen Grunde, dass einzelne Anlehen nicht ausschliesslich für Eisenbahnzwecke verwendet wurden, daher diese Anlehen an zwei Orten getheilt eingestellt werden mussten. Aber er hätte nichts dagegen einzuwenden, wenn die zweite Alternative des Antrages bei der Diskussion des Kapitels „Staatsbahnen“ wiederholt würde, dass nämlich diese Zinsennachweisungen im Geschäftsberichte der Staatsbahnen erfolgen sollen. Nachdem noch mehrere Abgeordnete für und wider den ursprünglichen Antrag gesprochen hatten, gelangte der Voranschlag der Staatsbahnen zur Berathung. Referent Lukacs leitete die Berathung mit einer allgemeinen Erörterung des Voranschlages ein, indem er die Ansicht vertrat, dass die mit 36 Millionen Gulden präliminirten Einnahmen zu bewilligen wären, nachdem die Steigerung derselben um 2,4 Millionen Gulden gegen das Vorjahr theils durch die natürliche Entwickelung des Verkehrs — die Betriebslänge der Staatsbahnen wird im nächsten Jahre 4 533 km betragen — theils durch die bisher in den ersten elf Monaten des Jahres erzielten Resultate gerechtfertigt sei. Bezüglich der mit 20 Millionen Gulden präliminirten Ausgaben bemerkte der Referent, dass dieselben unter normalen Verhältnissen nach den allgemein gültigen Erfahrungen, für den Betrieb eines so grossen Netzes ausreichend wären, dass jedoch nach den bisherigen Erfahrungen, welche bei der Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen gemacht wurden, es nicht wahrscheinlich sei, dass mit den präliminirten Ausgaben das Auslangen werde gefunden werden. Trotzdem sei er nicht geneigt, eine Erhöhung des Ausgabenpräliminares zu beantragen, sondern er empfiehlt die Annahme der eingestellten Posten, beziehungsweise überlässt die Fixirung derselben dem Ausschusse. Hieronymi wiederholt zunächst den Antrag, dass die Direktion der Staatsbahnen angewiesen werde, in dem nächsten Geschäftsberichte einen genauen Nachweis zu liefern, welche Verzinsung der Staat für jene Kapitalien zu bezahlen habe, die im Laufe der Verstaatlichungsaktion in den Staatsbahnen investirt wurden. Er findet, dass die Einnahmen mit 36 Millionen zu hoch präliminirt sind, da das Plus gegen das Vorjahr 2,4 Millionen, also beiläufig sechs Prozent betrage, was selbst bei Verkehrsanstalten in vollkommen konsolidirtem Zustande ein zu hoher Prozentsatz wäre, dessen Hereinbringung aus der normalen Entwickelung des Verkehrs nicht erhofft werden könne, da dieser Prozentsatz erfahrungsgemäss zwischen zwei und drei Prozent variirt. Davon abgesehen, könne nach den bis Ende September publizirten Ausweisen eine solche Steigerung der Einnahmen absolut nicht erwartet werden, da diese Ausweise ungefähr auf ein dem vorjährigen Ergebnisse gleiches Resultat deuten. Eine Reduktion der Einnahmen wird aber auch von diesem Redner nicht beantragt. Bezüglich der Ausgaben theilt derselbe vollkommen die von dem Referenten ausgesprochenen Ansichten. Minister Baron Kemeny trat für die Beibehaltung der präliminirten Summen ein. Bezüglich der Einnahmen stehen ihm die bis zum 16. November reichenden Ausweise zur Verfügung, welche mit gutem Grunde hoffen lassen, dass die für das laufende Jahr präliminirte Einnahmeziffer von 33,6 Millionen faktisch erreicht werden wird, da in den letzten Wochen die Einnahmen durchschnittlich 0,7 Millionen Gulden pro Woche betrugen. Eine Erhöhung der Einnahmen sei nicht blos durch die natürliche Entwickelung des Verkehrs gerechtfertigt, sondern auch durch den Umstand, dass im Vorjahre die für die Einnahmen sehr bedeutungsvolle Brucker Linie noch nicht vollständig zur Disposition stand, beziehungsweise nicht im ganzen Masse ausgebeutet werden konnte. Hinsichtlich der Ausgaben aber ist der Minister der Ansicht, dass die im Budget vorgesehene Erhöhung derselben um 1,8 Millionen Gulden vollkommen den gesteigerten Bedürfnissen entspreche und dass damit das Auslangen gefunden werde. Was den von Hieronymi gewünschten Ausweis betrifft, erklärt der Minister, dass ein solcher keinen praktischen, sondern höchstens einen akademischen Werth hätte, und dass die Aufstellung desselben mit ausserordentlichen Schwierigkeiten verbunden wäre, da die inzwischen erfolgten vielfachen Konversionen eine solche Nachweisung in ausserordentlichem Masse behindern. Dagegen sei er bereit, Verfügungen zu treffen, dass im nächsten Landtage die Abgeordneten in der Lage seien, verschiedene hier vorgebrachte Zinsenansätze auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Sie würden daher ersuchen, die Berathung abzubrechen, damit ihnen Gelegenheit geboten werde, das hier Gehörte zu studiren. Ministerpräsident Tisza nahm nach Unterbrechung der Sitzung das Wort und entschuldigte sein Eingreifen in diese Fachfrage damit, dass dieselbe für die gesammte Finanzlage des Landes von ausserordentlicher Bedeutung sei und daher nicht ausschliesslich vom Standpunkte eines einzigen Ressorts beurtheilt werden könne. Der Ministerpräsident findet den Wunsch Hieronymi's nach genauer Kenntniss der Zinsenverpflichtungen gerechtfertigt, da man auf diese Weise auch die Reversseite der Medaille kennen lerne und in die Lage versetzt werde, einerseits unbilligen und ungerechtfertigten Anforderungen entgegenzutreten, andererseits aber in vollem Umfange jene Opfer zu erkennen, welche der Staat für die volkswirthschaftlichen Interessen des Landes gebracht. Auch der Ministerpräsident ist dafür, dass die mit 36 Millionen präliminirten Einnahmen unverändert votirt werden, und sucht den ziffermässigen Nachweis zu führen, dass diese Summe unter normalen Verhältnissen auch erreicht werden wird. Minister Kemeny, auf die weiteren Bemerkungen Hieronymi's reflektirend, anerkennt die hohe Wichtigkeit der Tariffrage und befürwortet niedrigere Tarife, welche wohl wenig Nutzen geben, jedoch immerhin einen Verkehr ermöglichen. Bei Getreide würde eine nur geringe Erhöhung des Frachtsatzes den Export wesentlich beeinträchtigen. Der Minister erkennt an, dass die Tarifsätze sehr komplizirt seien und stellt eine Vereinfachung derselben in Aussicht. — Abg. Horanszky theilt die Zweifel über das Präliminare der Staatsbahnen, worauf Hegedüs erwidert, er acceptire das Präliminare, um dem Minister Gelegenheit zu bieten, nicht allein bei den Ausgaben, sondern auch bei den Einnahmen durch zweckmässige Eintheilung der Tarifsätze eine Pression auf die Staatsbahnen üben zu können. — Nach den nun folgenden Ausführungen mehrerer Abgeordneten und den Erklärungen der Minister Szapary und Kemeny wurden die Einnahmen und Ausgaben der Ungarischen Staatsbahnen unverändert angenommen. Der Ausschuss beschloss, in seinem Berichte hervorzuheben, dass die Regierung beim nächsten Budget einen Ausweis über die investirten Kapitalien der Ungarischen Staatsbahnen unterbreiten solle.

Zollerklärungen und Ursprungscertifikate.

Die nach dem Auslande bestimmten Sendungen, insbesondere von Rohzucker, werden, auch wenn sie aus mehreren Wagenladungen bestehen, gewöhnlich mit einer einzigen Erklärung den Grenzzollämtern zur Austrittsbehandlung überwiesen. Dies hat jedoch den Nachtheil, dass bei Schadhaftwerden einzelner Wagen die übrigen zu derselben Erklärung gehörenden Wagenladungen in den Grenzstationen das Eintreffen des wegen Umladen unterwegs zurückgebliebenen Theiltransportes abwarten müssen und gleichfalls Verzögerungen erleiden. Da die Bahnen die Folgen solcher Verzögerungen nicht vertreten können, wurden die Exportstationen angewiesen, Vorsorge zu treffen, dass jedem zur Zollamtshandlung an der Grenze bestimmten Wagen, insbesondere mit Rohzucker, ein separates Zollbegleitpapier beigegeben werde. — Anlässlich der Wirksamkeit des neuen Rumänischen Zolltarifes wurden die Exporteure aufmerksam gemacht, Sendungen nach Rumänien aus unserer Monarchie, nachdem dieselbe zu den diesbezüglich begünstigten Staaten gehört, mit Ursprungs-

zeugnissen zu versehen, um den niedrigeren Zolltarif in Anspruch nehmen zu können. — Andererseits müssen infolge der Aufhebung des Handelsvertrages zwischen Frankreich und Rumänien Sendungen von Fiume nach Frankreich auch von Ursprungscertifikaten begleitet sein, da viele Rumänische Sendungen als Ungarische Provenienz ausgegeben wurden, um den höheren Zoll zu umgehen.

Eisenbahn-Vorkonzession.

Das Handelsministerium hat die dem Dr. Matthäus Dietrich, Advokat in Graz, im Verein mit dem Bankier Raimund Brachmann und dem Rentier Heinrich Poschacher in Graz mit dem Erlasse vom 29. März beziehungsweise 29. Mai 1885 auf die Dauer von 6 Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Fürstenfeld nach Rettenegg sammt Abzweigung von Anger oder Unter-Feistritz nach Gleisdorf eventuell nach einem Punkte der projektirten Lokalbahn von Gleisdorf nach Weiz auf weitere 9 Monate verlängert und gleichzeitig die vorstehende Bewilligung unter den Bedingungen der obgedachten Erlasse und auf dieselbe Zeitdauer von 9 Monaten auf eine Fortsetzung von Rettenegg bis zum Sägewerke des landtäflichen Waldamtes Neuhardtenstein am Zusammenflusse der Schwarzen und Weissen Feistritz ausgedehnt.

Die Stadtbahn in Wien.

Im Verkehrskomitee des Gemeinderathes ist folgender Antrag gestellt worden: dass das Komitee im Hinblick auf die absolute Nothwendigkeit der Erbauung einer Stadtbahn für die Entwickelung Wiens und darauf, dass sich kein Privatunternehmer gemeldet hat, noch die Gemeinde selbst bauen kann, weil der Minister erklärt hat, sie werde nie die Bewilligung der Regierung erhalten; dass in verschiedenen Provinzen aus Staatsmitteln Bahnen gebaut worden sind, welche von weit geringerer Bedeutung als eine Wiener Stadtbahn sind, dass sonach die Stadtbahn einzig und allein durch den Willen der Regierung geschaffen werden kann — nachfolgende Vorschläge berathe, und zwar: 1. ob die Stadtbahn, wie in Berlin, ausschliesslich aus Staatsmitteln erbaut werden soll; 2. ob sich Staat und Gemeinde über ein bestimmtes Projekt einigen und dasselbe unter Leistung einer Zinsengarantie im Konkurrenzwege sollen ausführen lassen; 3. ob der Staat bauen und die Kommune die auf sie entfallende Quote der Zinsengarantie beisteuern soll. Die Verhandlungen hierüber sind noch in einem embryonischen Zustande, daher die von der „Berl. Börs.-Ztg.“ gebrachte Nachricht, dass bereits ausländische Bankiers sich um die Finanzirung dieser Bahn bewerben, nicht zutreffend erscheint.

Fiume contra Laube.

Der Gersteexport nach England, welcher seit Einführung des Elbeumschlagverkehres via Laube-Hamburg am Wiener Platze nicht unbedeutende Dimensionen erreicht hatte, war in Gefahr in der diesjährigen Kampagne seine Lebhaftigkeit ganz einzubüssen. Die zielbewussten Bemühungen der Ungarischen Regierung wie der betheiligten Bahnen zur Hebung des Fiumaner Hafens hätten beinahe auch hier den Sieg davongetragen. Von den meist feine Gerste produzirenden Stationen der Südbahnlinie beträgt bei normalen Dampferraten die Gesammtfracht nach England nicht über 2 fl. pro 100 kg, während via Wien-Laube die Vorfracht bis Wien allein 80 kr. bis 1 fl. für 100 kg beträgt; für diese Richtung erschien demnach eine Konkurrenz fast ausgeschlossen, während diejenigen Provenienzen, welche auch jetzt nach der nördlichen Route gravitiren könnten, vermöge ihrer untergeordneten Qualität in diesem Jahre für England nicht geeignet sind. Es wäre das ein fühlbarer Schaden für die betheiligten Oesterreichischen Eisenbahnen gewesen, doch hat bereits eine Frachtenregulirung mit einem $33^1/_3$prozentigen Nachlasse stattgefunden, welche die Konkurrenz ermöglicht. Der Frachtenandrang nach Fiume hält übrigens an, so dass zu befürchten ist, dass die erst seit 20. v. M. zugelassene Aufnahme von Gütern wieder eingestellt werden muss.

Die drei letzten Vortragsabende des Klubs.

Wegen Ueberfülle des Stoffs resumiren wir dieselben, um die Kontinuität der diesfälligen Berichte einzuhalten, kurz wie folgt: a) Der Schriftführer des freiwilligen Rettungsvereins Dr. Baron Mundy sprach über „Die hygienischen Mängel beim Reisen auf Eisenbahnen“. Von den subjektiven Mängeln des Reisefiebers, der Aufregung, der Geschäftssorge etc. abgesehen, habe sich die Vorsorge der Bahnverwaltungen vorzugsweise auf die Anlage von besseren Ventilationseinrichtungen der Waggons, auf eine entsprechendere Zufuhr von Licht, auf praktische Heizvorrichtungen, auf die Befriedigung des Bewegungsbedürfnisses des Publikums und auf eine zweckmässigere Eintheilung der Fahrordnungen mit Rücksicht auf die nothwendige Zeit für die Beköstigung und die Sekretionen der Reisenden, indem für letztere die Einrichtungen in allen Waggons zu treffen wären, zu erstrecken. b) Der Vortrag über „Die Geographie der Karolinenfrage“ von Prof. Zehden war eine äusserst angenehme Kauserie, hatte aber mit dem Bahnwesen gar nichts zu schaffen. c) Der Vortrag des Ingenieurs und Dozenten für Elektrotechnik J. Krämer über „Die Antwerpener Ausstellung“, sowie „Ueber Krafttransformation und Krafttransport“ wurde sehr beifällig aufgenommen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die wichtigsten und bedroblichsten Ereignisse drängten sich förmlich in die letzte Woche zusammen. Die vollständige Niederlage des Serbischen Heeres, die Räumung Bulgariens durch dasselbe, die kritische Situation König Milan's, der einseitige Waffenstillstand, welcher den Bulgarischen Fürsten nicht abhielt, den Vorstoss auf Serbisches Gebiet zu unternehmen, endlich der Tod des Königs Alphonso, durch welchen plötzlich im Westen Europas eine politisch höchst bedenkliche Situation geschaffen wird, und nicht zu vergessen die latente Krise in Frankreich wie die bedeutungsvollen Wahlen in England — alles zog an der Börse vorüber, aber nachhaltigen Eindruck vermochte keines dieser Ereignisse hervorzubringen. Sie befindet sich in einer Hausseströmung, speziell unbekümmert um die mehr oder weniger befriedigenden Einnahmeausweise der Eisenbahnen; so erfuhren auch Nordbahn (2292), Carl-Ludwig (229.50), Staatsbahn (272.50) und insbesondere Elbethalbahn (153 25) eine namhafte Steigerung.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Versammlung im Oktober 1885.

Vorsitzender: Geheimer Admiralitätsrath Gurlt.
Schriftführer: Kommissionsrath Glaser.

Den Hauptvortrag des Abends hielt Herr Civilingenieur Grimm über

„Die neue automatische Vakuumbremse der Vakuum brake Company“.

Der Redner schickte zunächst voraus, dass diese Bremse vor vier Jahren von dem Englischen Eisenbahndirektor Clayton erfunden und auf der diesjährigen internationalen Ausstellung für Erfindungen in London von der Jury durch die goldene Medaille ausgezeichnet sei.

Die Bremsapparate dieses Bremssystems bestehen aus gusseisernen Cylindern, in denen sich ein Kolben bewegt, welcher mit dem Bremsgestänge in Verbindung steht. Der obere Theil dieses Cylinders ist zu einem Reservoir, dem Vakuumreservoir ausgebildet, während eine Rohrleitung sämmtliche Bremsapparate des Zuges in der Weise verbindet, dass sobald aus der letzten die Luft herausgesaugt wird, sowohl über als auch unter dem Kolben ein Vakuum entsteht.

Während der Fahrt wird durch einen kleinen Ejektor in der ganzen Rohrleitung des Zuges ein Vakuum von etwa 60—70 cm erhalten. Wenn die Bremse in Thätigkeit treten soll, wird Luft eingelassen, ein Ventil schliesst die Oeffnung nach dem Reservoir und der Kolben wird durch den atmosphärischen Druck gehoben. Soll die Bremse frei werden, wird das Vakuum in der Leitung neu erzeugt, die Kugel obigen Ventiles legt sich zurück und das Vakuum ist wieder unterhalb des Kolbens da.

Redner führte besonders aus, dass die Kolbendichtung durch einen Kautschukring hergestellt werde, welcher sich nicht auf und abschiebt, sondern am Kolben rollt, während er am Cylinder stehen bleibt. Diese Dichtungsart habe sich ganz besonders gut bewährt.

Ausser dem Lokomotivführer kann auch der Kondukteur die Bremse ansetzen, welcher sich zu diesem Zwecke einer Luftklappe bedient. Die Vakuum brake Company, welche diese Bremse ausführt, gibt ausserdem dem reisenden Publikum die Möglichkeit, die Bremse in Thätigkeit zu setzen im Falle einer Gefahr. Für diesen Fall ist ein kleiner Kasten, der mit der Leitung in Verbindung steht, durch zwei Glasscheiben geschlossen; durch Zertrümmern einer Glasscheibe tritt Luft in die Leitung und bringt den Zug zum Stehen.

An diesen klar gehaltenen eingehenden Vortrag, welcher durch Vorführung einer Anzahl Zeichnungen besonders erläutert wurde, schloss sich eine interessante Diskussion, in welcher darauf hingewiesen wurde, dass die Möglichkeit verschiedenartige Bremssysteme anzuwenden in England viel grösser sei als in Deutschland, weil dort die Betriebsmittel im engeren Bahnbezirke verbleiben, während hier ein nicht unerheblicher Theil von Wagen als Kurswagen von einer Strecke auf andere übergeht. Aus diesem Grunde würde wohl auch in Deutschland an der Luftdruckbremse, die einmal in überwiegendem Masse eingeführt sei, festgehalten werden.

Nach Erledigung einiger geschäftlichen Angelegenheiten erfolgte zum Schluss in üblicher Weise durch Abstimmung die Aufnahme einiger Fachgenossen in den Verein.

Litteratur.

Taschenkalender für Eisenbahn-Expeditionsbeamte im Deutschen Reich — mit einer Uebersichtskarte der Eisenbahnen von Mitteleuropa — von Karl Förster, Königlichem Eisenbahn-Betriebssekretär. Verlag von Franz Siemenroth in Berlin, Wilhelmstr. 25. Preis 1,60 ℳ.

In gefälliger Ausstattung und handlicher Form wendet sich der dritte Jahrgang dieses Werkes an die Expeditionsbeamten, um ihnen bei der Güterabfertigung, Frachtberechnung und ihren sonstigen Obliegenheiten als ein alles wissender Rathgeber zur Seite zu stehen. Der Kalender gibt zu diesem Behufe Auskunft über das Betriebsreglement, das Tarif- und Expeditionswesen,

Konventionalstrafen, Wagenbenutzung, Zoll- und Steuervorschriften, allgemeine Tarifvorschriften, Güterklassifikation, die verschiedenen Ladeprofile, den Verschluss der Wagen und mannigfache andere Bestimmungen und Vorschriften, deren Kenntniss für den Expeditionsbeamten nothwendig ist. Es wird überhaupt kaum einen Fall geben, in dem dieses Werkchen denselben im Stich lässt und da es nicht angezweifelt werden dürfte, dass das Gedächtniss auch dem der Reglements wohlkundigen Beamten zuweilen untreu wird, ihm andererseits aber die Reglements häufig nicht gleich zur Hand sind, so können wir den Expeditionsbeamten angelegentlichst empfehlen, die geringen Kosten nicht zu scheuen und sich diesen nützlichen, leicht in der Tasche zu tragenden Kalender zuzulegen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 7. Dezember d. J. wird die neu erbaute Strecke **Boekeloo - Enschedé** der Geldern - Overysselschen Lokalbahn unter Einführung des weiter folgenden Fahrplans dem Betriebe übergeben.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab findet die Beförderung von Personen in II. und III. Wagenklasse, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt.

Fahrplan:

		Vorm.		Nachm.			
Enschedé	ab	6.17	8.6	12 40	3.7	5.47	6 43
Boekeloo	an	6.37	8.19	1.—	3.20	6.—	6.56
Boekeloo	ab	7.45	8.56	1.10	3.30	6.15	9.44
Enschedé	an	7.58	9.9	1.30	3.43	6.28	9.57

Amsterdam, den 1. Dezember 1885. (2525)
Holländische Eisenbahngesellschaft.

II. Güterverkehr.

Mit dem 1. Dezember 1885 wird die Station Pniewo der Warschau Wiener Bahn mit direkten Sätzen des Spezialtarifs I in die Tarifhefte No. 1 und 2 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** aufgenommen.

Der Schnittsatz für die Strecke Alexandrowo-Pniewo (111 km) beträgt 29,46 Kopeken pro 100 kg.

Gleichzeitig wird die auf Seite 6 des Tarifheftes 2 angegebene Entfernung bei Kutno von 192 auf 93 km und bei Ostrowy von 179 auf 79 km ermässigt.

Bromberg, den 1. Dezember 1885. (2526)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember tritt zum Tarif für den **Südwestrussisch - Galizisch - Norddeutschen** Verkehr der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, Berichtigung von Frachtsätzen, Aufnahme der Station Husiatyn transit der K. K. Oesterreich. Staatsbahnen und einiger Deutscher Stationen in den Verband, neu berechnete Frachtsätze für Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und der Eisenbahn - Direktionsbezirke Erfurt, Hannover, Frankfurt a/M., Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), einen neuen See - Exporttarif für Eier Russischer Provenienz, sowie eine allgemeine Ermässigung sämmtlicher im Haupttarif enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs II und III und der Ausnahmetarife Düngemittel, Eisenwaaren und Eisen (à 5 000 und 10 000 kg) und Cement, und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Insoweit durch die zur Einführung kommenden anderweiten Frachtsätze in einigen Relationen Erhöhungen eintreten, bleiben die früheren Frachtbeträge noch bis 31. Januar k. J. in Geltung.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandstationen zum Preise von 0,40 *M.* zu beziehen.

Breslau, den 30. November 1885. (2527)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin - Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab sind für die Station Grossaitingen der Bayerischen Staatsbahn im Verkehr mit Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Elsterwerda Oberl. B., Leipzig Anh., Eilenb., Thür. und Magdeb. Bhf., Gera Thür. und W. G. B., Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz Th. B. direkte Frachtsätze mit der Massgabe in Kraft getreten, dass die Abfertigung von Eil- und Stückgütern nur bis zum Einzelgewichte pro Kollo von höchstens 250 kg gestattet ist. — Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 2. Dezember 1885. (2528)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Dezember 1885 tritt der verschiedene Aenderungen und Ergänzungen enthaltende Nachtrag I zu dem vom 1. September 1884 ab gültigen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Köln** (rechtsrheinisch) und **Bromberg** in Kraft.

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 30. November 1885. (2529)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die durch Nachtrag II zum **Mitteldeutschen Verbandstarife** Heft 6 (Verkehr mit Württemberg) am 1. Dezember d. J. zur Einführung kommenden ermässigten Frachtsätze für Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz - Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz, Stationen des K. Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn (für Leipzig, Bayerischer und Dresdener Bhf. die Sätze von Leipzig, Thüringischer Bhf.) im Sächsisch-Württembergischen Verbande.

Dresden, den 30. November 1885. (2530)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Bis auf weiteres wird bei Verladung von **Langholz** auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht nach den Sätzen des Spezialtarifs II für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Sendung, berechnet.

Dieselbe Frachtberechnung findet Anwendung bei Zusammenladung von Langholz und kürzeren Hölzern.

Wismar, d. 30. November 1885.
Der Vorstand (2531)
der Wismar - Rostocker Eisenbahngesellschaft.

Gnoyen-Teterower Eisenbahn. Bis auf weiteres wird bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht nach den Sätzen des Spezialtarifs II für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Sendung, berechnet.

Dieselbe Frachtberechnung findet Anwendung bei Zusammenladung von Langholz und kürzeren Hölzern.

Teterow, den 2. Dezember 1885. (2532)
Der Vorstand der Gnoyen-Teterower
Eisenbahngesellschaft.

Die im Nachtrag III vom 1. Dezember ds. Js. zum **Niederländisch - Bayerischen Verbands-Gütertarife** enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Königlich Bayerischen Staatsbahnen kommen auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen zur Anwendung. Gleichzeitig gelten die für den Verkehr zwischen Hof und den Niederländischen Hafenstationen vorgesehenen Frachtsätze auch für die Stationen Plauen i/V. (oberer Bahnhof) und Plauen i/V. (unterer Bahnhof).

Soweit Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis zum 15. Januar 1886 in Wirksamkeit.

Dresden, am 2. Dezember 1885. (2533)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Dezember 1885 treten im **Nachbarverkehr der Marienburg-Mlawkaer Bahn** (Tarif vom 25. März 1882) für Kartoffeltransporte bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg von Soldau, Station der Marienburg-Mlawkaer Bahn, nach den Stationen Skandau und Gerdauen des Bezirks Bromberg direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben betragen in der Relation:

Soldau-Skandau . = 0,62 *M.*
do. -Gerdauen = 0,65 „
pro 100 kg.

Bromberg, den 29. November 1885. (2534)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Staatsbahngütertarif **Bromberg-Berlin** wird mit dem 1. Dezember 1885 für den Verkehr zwischen der Haltestelle Ziegelei des Bezirks Berlin und der Station Golzow des Bezirks Bromberg die neue Entfernung mit 48 km für Wagenladungsgüter eingeführt.

Die Weiche Ziegelei kann nur von den Anschlussinhabern bezw. mit deren Genehmigung benutzt werden.

Bromberg, den 29. November 1885. (2535)
Königliche Eisenbahndirektion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Im diesseitigen Lokalverkehr werden die Bestimmungen betreffs der Beförderung von Kindern mit dem 1. Januar k. J. dahin geändert, dass ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren in allen Wagenklassen zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert wird.

Die Fahrpreise der Kinderbillets werden auf volle Zehnpfennig abgerundet.

Kiel, den 18. November 1885. (2536)
Die Direktion.
E. Buresch.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Bei der am 1. Dezember 1885 stattgehabten 1. öffentlichen Ziehung von 94 Stück 4prozentigen Obligationen sind nachstehende Nummern gezogen worden:

I Obligationen à 2 000 *M.*
No. 54451 bis 54465. 15 Stück.
II. Obligationen à 400 *M.*
No. 16111 bis 16189. 79 Stück.

Die Rückzahlung der gezogenen 4prozentigen Obligationen findet vom 1. Mai 1886 ab statt, von welchem Tage an die Verzinsung der gezogenen Obligationen aufhört.

Die Zahlung geschieht bei folgenden Kassen:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
„ „ bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Pest bei der Ungarischen allgem. Kreditbank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,

in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ „ bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Dresden bei der Filiale der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne,
„ „ bei den Herren M. M. Warburg & Co.,
„ Basel bei den Herren von Speyr & Co.

Wien, am 1. Dezember 1885. (2537)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Am 1. Dezember 1885 hat die 13. statutenmässige Verloosung der Aktien der Gesellschaft öffentlich stattgefunden, es wurden hierbei nachstehende 629 Aktien gezogen:

No.	16001	bis	16100	100	Stück
„	276061	„	276089	29	„
„	371101	„	371200	100	„
„	397701	„	397800	100	„
„	486101	„	486200	100	„
„	499001	„	499100	100	„
„	643901	„	644000	100	„
				629 Stück.	

Die Rückzahlung dieser Aktien mit je 500 Francs, sowie die Ausfolgung der Genussaktien (Art. 49 der Statuten) geschieht vom 1. Mai 1886 ab bei folgenden Kassen:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
„ „ bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Pest bei der Ungarischen allgem. Kreditbank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ „ bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Dresden bei der Filiale der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne,
„ Basel bei den Herren von Speyr & Co.

Wien, am 1. Dezember 1885. (2538)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Dezember 1885 stattgehabten 26. öffentlichen Ziehung von

15 352 3 pCt. Obligationen

sind nachstehende Nummern gezogen worden:

Serie A.

No.	4001	à	4100	100
„	19901	„	20000	100
„	23401	„	23500	100
„	56701	„	56800	100
„	68401	„	68500	100
„	114401	„	114438	38
„	148301	„	148400	100
„	151901	„	152000	100
				738

Serie C.

No.	5601	à	5700	100
„	9801	„	9900	100
„	21011	„	21016	6
				206

Serie D.

No.	702101	à	702200	100
„	722172	„	722200	29
„	781701	„	781800	100
„	784901	„	785000	100
„	871201	„	871300	100
„	873601	„	873700	100
„	878501	„	878600	100
„	888701	„	888800	100
„	918201	„	918300	100
No.	944701	à	944800	100
„	1005701	„	1005800	100
„	1027301	„	1027400	100
„	1034901	„	1035000	100
„	1045201	„	1045300	100
„	1045801	„	1045900	100
„	1076301	„	1076400	100
„	1078701	„	1078800	100
				1629

Serie F.

No.	2967601	à	2967700	100
„	3027667	„	3027700	34
„	3029701	„	3029800	100
„	3095101	„	3095200	100
„	3142901	„	3143000	100
„	3146301	„	3146400	100
				534

Serie H.

No.	2879	à	2400	22
„	72501	„	72600	100
„	88701	„	88800	100
„	104401	„	104500	100
„	130301	„	130400	100
„	149901	„	150000	100
„	170601	„	170700	100
„	189001	„	189100	100
„	208001	„	208100	100
„	225201	„	225300	100
„	233801	„	233900	100
„	235201	„	235300	100
„	264401	„	264500	100
				1222

Serie J.

No.	315201	à	315300	100
„	352701	„	352800	100
„	366101	„	366200	100
„	382201	„	382300	100
„	398001	„	398100	100
„	460101	„	460200	100
„	475401	„	475500	100
„	475701	„	475800	100
„	510572	„	510600	29
„	555201	„	555300	100
„	592701	„	592800	100
„	593701	„	593800	100
„	601501	„	601600	100
„	616601	„	616700	100
„	617901	„	618000	100
„	622401	„	622500	100
„	675001	„	675100	100
				1629

Serie K.

No.	1	à	100	100
„	29201	„	29300	100
„	48201	„	48300	100
„	90101	„	90200	100
„	169201	„	169300	100
„	189401	„	189500	100
„	199101	„	199200	100
„	237601	„	237622	22
„	244001	„	244100	100
„	249101	„	249200	100
„	259401	„	259500	100
„	264201	„	264300	100
„	292601	„	292700	100
				1222

Serie M.

No.	3161611	à	3161677	67
„	3169801	„	3169900	100
„	3231101	„	3231200	100
				267

Serie O.

No.	19001	à	19082	82
„	26001	„	26100	100
„	33001	„	33100	100
„	51001	„	51100	100
„	63001	„	63100	100
„	126801	„	126900	100
„	126901	„	127000	100
„	144301	„	144400	100
				782

Serie P.

No.	71001	à	71100	100
„	102701	„	102800	100
„	103801	„	103900	100
„	134401	„	134500	100
„	141801	„	141900	100
„	158001	„	158100	100
„	172401	„	172500	100
No.	172971	à	172993	23
„	181001	„	181100	100
				823

Serie S.

No.	1114101	à	1114200	100
„	1180701	„	1180800	100
„	1226101	„	1226200	100
„	1241201	„	1241300	100
„	1267101	„	1267200	100
„	1284501	„	1284600	100
„	1297801	„	1297900	100
„	1319401	„	1319500	100
„	1330701	„	1330800	100
„	1345401	„	1345500	100
„	1358901	„	1359000	100
„	1386401	„	1386500	100
„	1405701	„	1405800	100
„	1418401	„	1418500	100
„	1429001	„	1429100	100
„	1462461	„	1462489	29
„	1481901	„	1482000	100
				1629

Serie T.

No.	1527801	à	1527900	100
„	1576301	„	1576400	100
„	1597901	„	1598000	100
„	1618321	„	1618341	21
„	1620101	„	1620200	100
„	1632901	„	1633000	100
„	1647301	„	1647400	100
„	1651901	„	1652000	100
„	1663401	„	1663500	100
				821

Serie U.

No.	3254001	„	3254100	100
„	3293801	„	3293900	100
„	3311301	„	3311400	100
„	3375001	„	3375100	100
„	3408301	„	3408400	100
„	3414541	„	3414574	34
				534

Serie V.

No.	2764201	à	2764300	100
„	2779461	„	2779493	33
„	2862301	„	2862400	100
„	2912501	„	2912600	100
„	2918601	„	2918700	100
„	2928701	„	2928800	100
				533

Serie X.

No.	2034801	à	2034900	100
„	2057501	„	2057600	100
„	2196701	„	2196800	100
„	2200701	„	2200800	100
„	2210201	„	2210300	100
„	2243701	„	2243800	100
„	2249401	„	2249500	100
„	2301812	„	2301900	89
„	2360201	„	2360300	100
„	2442701	„	2442800	100
„	2470601	„	2470700	100
„	2500401	„	2500500	100
„	2511201	„	2511300	100
„	2549601	„	2549700	100
„	2574601	„	2574700	100
„	2627401	„	2627500	100
„	2636901	„	2637000	100
„	2692801	„	2692900	100
„	2736301	„	2736400	100
„	2736701	„	2736800	100
				1989

Serie Z.

No.	1732701	à	1732800	100
„	1732801	„	1732900	100
„	1765501	„	1765600	100
„	1767401	„	1767500	100
„	1814201	„	1814300	100
„	1921501	„	1921600	100
„	1944307	„	1944400	94
„	1989501	„	1989600	100
				794
			Totale	15352

Die Rückzahlung der gezogenen 3 pCt. Obligationen mit je 500 Frcs. findet (mit Ausschluss der Obligationen Serie X) vom 2. Januar 1886 ab, die der Obligationen Serie X vom 1. April 1886 ab statt, von welchem Tage an die Verzinsung der gezogenen Obligationen aufhört.

Sofern daher auf spätere Verfallstermine lautende Zinsen-Koupons derselben zur Einlösung gelangt wären, müsste der dafür bezahlte Betrag bei der Einlösung der Obligationen von dem Kapitalsbetrage in Abzug gebracht werden.

Die Zahlung geschieht bei folgenden Kassen:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
" " bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
" Pest bei der Ungarischen allgem. Kreditanstalt,
" Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
" Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
" Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
" " bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
" Leipzig bei der allgem. Deutschen Kreditanstalt,
" Dresden bei der Filiale der allgem. Deutschen Kreditanstalt,
" Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
" " bei den Herren L. Behrens und Söhne,
" Basel bei den Herren von Speyr & Co.

Wien, am 1. Dezember 1885. (2539)
Der Verwaltungsrath.

IV. Submissionen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Materialien zur Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Eisenbahnen soll im Wege der Submission vergeben werden:

a) 2 800 t Schienen, 134 mm hoch, aus Flussstahl,
b) 24 000 Stück Seitenlaschen aus Flusseisen,
c) 32 000 " Laschenbolzen
d) 350 000 " Schienennägel
e) 160 000 " Unterlagsplatten aus Eisen

(b–e: zu Schienen von 134 mm Höhe.)

Lieferzeit von Februar bis September 1886.

Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von 1,50 *M.* zugeschickt.

Die Offerten, welche pro Tonne = 1 000 kg und in Reichsmark franko einer Pfälzischen Bahnstation zu stellen sind, wollen portofrei an unsere Adresse mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug" bis zum 18. Dezember ds. Js. eingereicht werden. (2540)

Ludwigshafen a. Rh., 1. Dezember 1885.
Die Direktion.
Lavale.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von

a) 3 Stück dreiachsige Normal-Tenderlokomotiven, à 5 t Raddruck für Nebenbahnen,
b) 1 Personenwagen I/II. Klasse,
c) 1 " II/III. "
d) 14 " III. "
e) 1 " IV. "
f) 8 Stück dreiachsigen Gepäckwagen,
g) 7 " zweiachsigen "
ad b—g sämmtlich mit Spindel- und Luftdruckbremse,
h) 277 Radsätzen für Wagen,
i) 174 Lagerkasten für Wagen,
k) 174 Trage- und 160 Spiralfedern für Wagen

soll vergeben werden.

Bedingungen können zu 2 *M.* ad a, zu 3 *M.* ad b bis g und zu je 1 *M.* ad h bis k von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Anerbieten sind bis zur Eröffnungszeit und zwar für die Lokomotiven bis zum 17. Dezember d. J. Vormittags 10 Uhr, für die Wagen und deren Zubehörstücke bis zum 18. Dezember d. J. Vormittags 10 Uhr mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" bezw. der Aufschrift „Verding von Wagen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48 hier, einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 1. Dezember 1885. (2541)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1886/87 erforderlichen Werkstatts-Nutzhölzer als: 8 Ambosklötze, 14,5 cbm Rothbuchenholz, 566 cbm Eichenholz, 5 cbm Elsenholz, 166 rüsterne Handbäume, 1 509 cbm Kiefernholz, 250 cbm Pappelnholz, 720 Stück weidenen Schaufelstiele soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Lieferungsbedingungen liegen im Materialienbüreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote, zu welchen das vorgeschriebene Formular zu benutzen ist, sind mit der Aufschrift:

„Angebot auf Werkstatts-Nutzhölzer"

bis zum Eröffnungstermine am Montag, den 21. Dezember 1885, Vormittags 11 Uhr versiegelt und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 5. Januar 1886 ab. Die Bewerbungsbedingungen sind in No. 176 des „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger" vom 30. Juli 1885 veröffentlicht.

Magdeburg, den 30. November 1885. (2542)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nied. Rhein-Eisenbahn. Die Lieferung von 20 000 Stück eichenen Bahnschwellen in sechs Partien soll submissionsweise vergeben werden. Bedingungen bei Hrn. Ingenieur Wright in Utrecht gegen Erstattung von 1 *M.* zu erhalten.

Offerten sind portofrei bis spätestens 18. Dezember 1885 an die Direktion in Utrecht einzusenden. (2543)

VI. Vakanzen.

Eisenbahn-Betriebspersonal. Tüchtige Stationsvorsteher, welche eine mehrjährige Praxis und gute Zeugnisse nachweisen können, welche letztere nebst Lebenslauf den Meldungen in Abschrift beizufügen sind, werden zum sofortigen Eintritt gesucht durch die

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., 28. November 1885,
Grossbeerenstr. 88/89. (2544)

Tüchtige, im Eisenbahndienst erfahrene Beamte für obere Stellungen im Büreau- und Contrôledienst, sowie für Stationsdienst werden zum baldigen Eintritt gesucht.

Nur solche Bewerber, welche eine mehrjährige Praxis im äusseren und inneren Dienst nachweisen können, wollen sich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und eines Lebenslaufs melden in der

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., 28. November 1885,
Grossbeerenstr. 88/89. (2545)

Heusinger von Waldegg, Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrgang 1864—83 nebst Supplementbänden u. Ergänzungsheften,
Heusinger von Waldegg, Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik. 5 Bde. (nebst 5 Bde. Atlas) 1870—78,
Dr. Jul. zur Nieden, Der Bau der Strassen u. Eisenbahnen 1878,
Leuschner, Berechnung von Bahnhof-Geleisen 1873,
Petzold, Eisenbahn-Material 1873,
Becker, Allgem. Baukunde des Ingenieurs (nebst Atlas) 1857,
Becker, Strassen- u. Eisenbahnbau (nebst Atlas) 1858,
Becker, Der Wasserbau (nebst Atlas) 1861,
Breymann, Bau-Constructions-Lehre. 3 Bde.
sind abzugeben. Offerten sub G. O. 114 an **Haasenstein & Vogler, Frankfurt a/M.**

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphenkabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F&G LEPTON
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

= 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. =
41 goldene und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 3000 im Betriebe.
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
15 000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 96. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Dezember 1885.

Die Kanada-Pacificeisenbahn und ihre Bedeutung für den Weltverkehr.

Kein Land der Erde hat wohl in so rapidem Schritte sein Eisenbahnnetz erweitert, als die Vereinigten Staaten Nordamerikas. Das „Manual of the Railroads“ dieser Staaten ist zu einem dickleibigen Folianten angewachsen, in welchem so viele Eisenbahngesellschaften mit ihren statistischen Daten aufgeführt sind, dass man aus den Firmen derselben die Verlegenheit sieht, nur einen Namen zu finden, um die neu entstandenen von den schon vorhandenen Bahnen zu unterscheiden.

Ganz besonders waren es die in den letzten Jahrzehnten erbauten Pacificeisenbahnen, welche als Wunder Amerikanischer Eisenbahntechnik betrachtet, gleichzeitig als die grössten Eisenbahnunternehmungen des Weltalls galten.

Dieses Verdienst der Union wird jedoch neuerdings durch die Leistungen Kanadas auf dem Gebiete der Erbauung neuer Bahnen fast in den Schatten gestellt.

Kanada, dessen Flächenraum $^1/_{16}$ der gesammten Erde einnimmt, und grösser als die Vereinigten Staaten ist, ermangelte, wenn auch mit einem unvergleichlich ausgedehnten Fluss-, Seen- und Kanalsystem ausgestattet, bis auf die Neuzeit einer Schienenstrasse, die seine am Stillen Ozean gelegene Provinz Britisch-Kolumbia und des weiteren seinen grossen Nordwesten mit den östlichen Provinzen und dem Atlantischen Ozean in Verbindung brachte.

Es fasste deshalb im Jahr 1876 die Kanadische Regierung den Entschluss, eine Eisenbahn erbauen zu lassen, welche ganz Kanada vom Atlantischen zum Stillen Ozean durchschneiden und dem vorhin beregten Uebelstand abhelfen soll, und zwar wollte man diese Eisenbahn nicht regierungsseitig, sondern durch eine Privatgesellschaft erbauen lassen. Man glaubte in dieser Weise das Riesenwerk besser und rascher fördern zu können und gewährte zu diesem Behufe der unter dem Namen „Kanada-Pacificeisenbahn-Kompagnie“ sich konstituirenden Gesellschaft nicht nur ein Staatsdarlehen von circa 100 Millionen Mark, sondern bewilligte ihr auch noch eine Landschenkung von vielen Millionen Acres zu beiden Seiten der projektirten Bahnlinie.

Mit einer in der Geschichte des gesammten Eisenbahnwesens beispiellosen Energie und Thatkraft ging man an die Ausführung dieser neuen Eisenbahn, welche die ungeheure Länge von 3018 Engl. Meilen aufweist, während die Pacificeisenbahnen der benachbarten Union eine viel geringere Länge besitzen und zwar: die Nord-Pacificeisenbahn ca. 1900 Meilen (von Duluth am Oberen See bis zum Stillen Ozean), die Süd-Pacificeisenbahn ca. 1300 Meilen (von El Paso in Texas bis San Francisco), die Central- und Union-Pacificbahnen ca. 1900 Meilen (von Council-Bluffs in Jowa bis San Francisco).

Die Kanada-Pacificeisenbahn ist nicht allein für Kanada und die neue Welt, sondern auch für Europa von grosser Bedeutung und zwar einmal, weil sie die Territorien Kanadas enger verbindet und dann, weil sie dem Welthandel eine neue Verkehrslinie bietet. Durch die Bahn ist zunächst ein bisher nur unvollkommen zugängliches riesiges Gebiet Nordamerikas für die Kultur erschlossen worden. Auf die Provinzen Manitoba und Britisch-Columbia, sowie den Kanadischen Nordwesten erstrecken sich die direkten Wirkungen. Jene Länder haben beinahe noch gar keine Bevölkerung, obwohl ihr reicher Ackerboden und ihre natürlichen Hilfsquellen unerschöpflich sind; die Mineralschätze in Britisch-Columbia sind kaum erst bekannt geworden, die dortigen herrlichen Urwälder harren ihrer Nutzbarmachung und der Ansiedlerstrom, welcher bisher mühsam mittelst Ochsen- und Mauleselkarawanen sich nach dem Kanadischen Nordwesten wälzte, wird unmittelbar in die noch schwach bevölkerte Provinz Manitoba und den Nordwesten einziehen, in denen Farmer und Viehzüchter bereits den Beweis geliefert haben, bis zu welcher Blüthe jene Gebiete durch Thätigkeit entwickelt werden können.

Die Kanada-Pacificeisenbahn-Gesellschaft schreckt vor keinerlei Opfern zurück, um den Ansiedlern längs ihrer Bahnlinien alle und jede Hilfe und Beistand gewähren zu können. Sie hat entlang der ganzen Eisenbahnroute Versuchsfarmen errichtet, um Landsuchern über Beschaffenheit und Ertragsfähigkeit des Bodens vollgültige Beweise zu liefern und ebenso hat sie, in geringen Entfernungen von einander, Getreidespeicher (Elevatoren) erbaut, damit den Farmern ein weiter Transport ihrer Ernten zum Markte erspart bleibe.

Es erheischt aber vor allem, die Bedeutung der Kanada-Pacificeisenbahn für den Weltverkehr und Welthandel zu besprechen. Die Kanada-Pacificeisenbahn verkürzt den Weg von Europa bis zum Stillen Ozean im Gegensatz zu ihren Konkurrenz-Pacificeisenbahnen in den Vereinigten Staaten um 1 200 Meilen und wird somit auch die kürzeste Route nach den Ostasiatischen Ländern, welche die analogen Verbindungen San Franciscos vollständig überflügelt.

China, Japan, Indien und Australien mit ihren reichen Hilfsquellen sind in einem grossartigen Aufschwunge begriffen und der Handel derselben nimmt trotz des Suezkanals zum grossen Theile über die Pacificeisenbahn der Vereinigten Staaten seinen Weg nach Europa. Nach Eröffnung der Kanada-Pacificeisenbahn für den Durchgangsverkehr im Frühjahre 1886 wird das anders werden, da letztere Bahn den transkontinentalen Weg nach obigen Ländern in Verbindung mit einer ins Leben tretenden neuen Dampferlinie ab Viktoria auf Vancouver-Island um mindestens 5 Tage abkürzt. Ebensowenig wie Kaufmannsgut und die Englische Post dann noch via San Francisco nach Ostasien und Australien befördert werden wird, dürfte jemand über die Union-Pacificeisenbahnen nach dort fahren mögen, wenn er über Kanada dorthin fahren kann; er wird nicht diesen theuren und weiten Weg durch heisse Klimate und über hohe Felsengebirge machen, gegenüber der ungleich kürzeren und günstiger tracirten Route der Kanada-Pacificeisenbahn durch die gemässigte Zone.

Die Konkurrenz, welche die Kanada-Pacificeisenbahn den Unionbahnen gleicher Richtung machen muss, ist ja gewiss nicht geeignet, die schon bestehende Eifersucht zwischen Kanada und der Union zu beseitigen. Aber auch ohne Einmischung politischer Tendenzen wird Kanada dem Welthandel zwischen Europa und Ostasien die grössten Vortheile gewähren. Ein Blick auf die Weltkarte lehrt, um wieviel kürzer der Seeweg von Europa zum Lorenzstrom in Kanada ist, als von Europa nach Centralamerika oder den Vereinigten Staaten. Durch den Lorenzstrom und die verbesserten Kanäle, welche die Verbindung mit den Kanadischen Seen herstellen, gelangen Europäische Waaren leicht auf dem Wasserweg bis in die Mitte des Kontinentes und von da führt sie die Kanada-Pacificeisenbahn bis zum Stillen Ozean. Ein anderer noch näherer Weg, der aber meist nur in den beiden Sommermonaten zugänglich ist, führt von Europa nach einem Kanadischen Hafen der Hudsonbay, von wo dann eine Schienenverbindung mit der Kanada-Pacificeisenbahn herzustellen wäre, um den allerkürzesten Weg von Europa nach der Küste des nordwestlichen Stillen Ozeans zu schaffen.

Es ist nicht möglich, schon heute die eminenten Vortheile, welche die Kanada-Pacificeisenbahn dem Welthandel und Kolonisationswesen gewähren wird, auch nur annähernd zu verzeichnen, und das können und müssen wir zugestehen, dass dieses Unternehmen das grossartigste ist, was die Eisenbahntechnik in der neuen Welt aufzuweisen vermag, und dass dessen Nutzen bereits diejenigen in vollem Masse einheimsen, die sich in dem Kanadischen Nordwesten und seiner Provinz Manitoba angesiedelt haben.

Charakteristisch betreffs der schon zum grössten Theile in Betrieb befindlichen Kanada-Pacificeisenbahn ist auch die Solidität ihres Oberbaues und Betriebsmaterials. Die Equipirung, namentlich die luxuriöse Ausstattung und Einrichtung der Parlor- und I. Klasse-Personenwagen, sowie die Komfortabilität der Emigranten-Schlafwagen, ferner die Vorzüglichkeit ihrer Eisenbahnrestaurationen und nicht minder die stramme Disziplin ihrer Beamten, gegen Passagiere stets zuvorkommend und bescheiden, stellen ihr gegenüber das Eisenbahnwesen in den Vereinigten Staaten beinahe in den Schatten und geben Zeugniss davon, dass die Kanada-Pacificeisenbahn nicht nur das grösste, sondern auch eines der bestverwalteten Eisenbahnunternehmen der Welt ist.

Was die finanzielle Lage der Kanada-Pacificeisenbahn-Gesellschaft anbelangt, so betrugen nach Ausweis des diesjährigen Geschäftsberichts die Aktiva der Gesellschaft am Schlusse des letzten Jahres über 216 Millionen und die Passiva 106 Millionen Dollar inkl. 65 Millionen Aktienkapital, welchem letzteren von der Kanadaregierung eine Minimaldividende von 3 pCt. p. a. bis zum Jahre 1893 garantirt ist, und 26 Millionen Dollar Staatsdarlehen. Diese regierungsseitige Garantie bezüglich der Kanada-Pacificeisenbahn-Aktien ist von nicht zu unterschätzendem Werthe für die Aktieninhaber und die Einführung dieser Aktien an der Berliner Börse, wie solche gegenwärtig geplant wird, da die Kanadischen 4 pCt. und 3½ pCt. Staatspapiere gegenwärtig einen Kours von 104 resp. 93½ aufweisen.

Die Einnahmen der Kanada-Pacificeisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1884 betrugen bereits 5 750 630 D. und die Ausgaben 4 558 630 D., mitbin der Nettoverdienst 1 191 890 D.

Von den grossartigen Landschenkungen wurden im letzten Jahre 798 584 Acker zum Preise von ca. 3 D. pro Acker verkauft, so dass der Total-Landverkauf seit dem Bestehen der Gesellschaft bis Ende 1884 sich auf 3 600 263 Acker belief. Die Ansiedelungen auf der Hauptlinie erstrecken sich bereits 400 Engl. Meilen westlich von der Stadt Winnipeg in Manitoba.

Die letzten Unruhen unter den Indianern und Mischlingen des Nordwestens, unter der Leiterschaft Riels', hatten infolge der grossen Entfernung gar keinen Einfluss auf die Bahnen der Gesellschaft, indessen haben diese Rebellion und die kürzlichen Ereignisse in Asien mehr als je die Wichtigkeit der Kanada-Pacificeisenbahn demonstrirt und ihre nunmehrige Fertigstellung ist ebenso sehr ein hochwichtiger Moment in der Geschichte des Weltverkehrs und seiner Mittel, als die Segnungen, welche dem letzteren aus dieser neuen transkontinentalen Ueberlandsroute erwachsen werden, nicht zu unterschätzen sein dürften.

Heinrich Lemcke.

Die neuen Oberaufsichts- und Revisionsbehörden der Eisenbahnen Italiens.

1. Das Königliche Organisationsdekret.

Die „Gazetta Ufficiale" veröffentlicht in ihrer Nummer vom 13. November cr. das Königliche Dekret, d. d. Monza, 22. Oktober 1885, betreffend die Verwaltung für das Aufsichts- und Revisionswesen bezüglich der Eisenbahnen nebst Schiffsverkehr in Verbindung mit denselben und bezüglich der Eisenbahnbauten. Dasselbe besteht aus 14 Artikeln und hat 3 Beilagen, nämlich die Etats für die ständigen Beamten der Centralverwaltung und der Inspektionsbezirke, ferner für die Hilfsarbeiter der Bauverwaltung sowie die Reisekostensätze derselben. Aus dem Inhalt des Dekrets ist anzuführen:

Art. 1. Die Oberaufsicht und das Revisionswesen für Eisenbahnen, Schifffahrt in Verbindung mit letzteren und Eisenbahnbauten werden unter Verantwortlichkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten einer besonderen Behörde unter Leitung eines Generalinspektors übertragen.

Art. 2. Die Centralverwaltung besteht aus dem das Ganze leitenden Generalinspektor, 8 Oberinspektoren, der Centralkommission für die Eisenbahnen, 5 Abtheilungen für Revisions- und Rechnungswesen und dem Kabinet des Generalinspektors; ausserdem soll bei ihr das nach dem Gesetz einzurichtende Tarifkollegium seinen Sitz haben.

Art. 3. Der Aussendienst wird durch Inspektionsbezirke wahrgenommen, deren jeder ein Inspektionsbüreau und zum Vorstand einen Inspektor hat; diese Bezirksbüreaus, 11 an Zahl, haben ihren Sitz zu Mailand, Turin, Rom, Neapel, Florenz, Bologna, Ancona, Verona, Foggia, Palermo und Cagliari. Der Geschäftsbereich dieser Inspektionskreise wird durch Ministerialerlass abgegrenzt (siehe diese Eintheilung. D. Red.); für das diesen Inspektionsbezirken zuzutheilende Personal wird der Wohnsitz je nach Erfordern des Dienstes bestimmt.

Art. 4. Für den Bedarf bei Neubauten können örtliche Büreaus von der centralen oder Kreisbehörde eingesetzt werden; diese unterstehen dem Bezirksinspektor.

Art. 5—10 enthalten engere Vorschriften über Personalien, insbesondere mit Bezug auf die beigefügten Etats- und Kostensätze; hieraus wäre zu erwähnen, dass die ständigen Beamten (Anl. A.) mit Ausnahme der Unterbeamtenstellen durch Königliches Dekret ernannt und zunächst aus anderen Verwaltungen des Staates bezw. der Eisenbahngesellschaften ausgewählt werden, indessen auch aus anderen Dienstzweigen entnommen werden können, namentlich aus der Centralverwaltung des Ministerii der öffentlichen Arbeiten, dem Königlichen Korps der Civilingenieure, dem Kommissariat für Ueberwachung der Eisenbahnen, dem ausserordentlichen Kommissariat für die Römischen Bahnen und aus den Neubauabtheilungen. Das ausserordentliche (Hilfs-) Personal für Neubauten (Anl. B.) wird je nach Erfordern auf Vorschlag des Generalinspektors durch Ministerialerlass bestimmt und hat kein Anrecht auf Pensionsbezug.

Art. 11. Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung kommen in Fortfall:

a) der Eisenbahnrath, eingesetzt durch Königliches Dekret vom 17. März 1867;
b) die bisherige Generaldirektion der Eisenbahnen bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit ihren 3 Abtheilungen und den Spezialbüreaus;
c) die Büreaus der Kommissariate für Revisionswesen und Ueberwachung des Eisenbahnbetriebes (Königliches Dekret vom 7. April 1881).

Art. 13 enthält noch finanzielle Bestimmungen und endlich Art. 14 verfügt das Inslebentreten vorstehender Verordnung mit dem 16. November 1885.

2. Das Generalinspektorat.

Mit dem 16. November cr. ist eine neue Oberaufsichtsbehörde in Wirksamkeit getreten und zwar das durch Königliches Dekret vom 22. Oktober ins Leben gerufene Generalinspektorat der Eisenbahnen, welches in Ausführung des Gesetzes vom 27. April cr. an Stelle der bisher bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten bestandenen General-

direktion der Eisenbahnen getreten ist; letztere Behörde stand seit 1. Juli 1872 unter Valsecchi als Generaldirektor.

Der Minister Genala, welcher den neuen Generalinspektor Lenna den zukünftig ihm unterstellten Abtheilungsdirigenten vorstellte, nahm zunächst Gelegenheit, des scheidenden Generaldirektors in ehrenvoller Weise zu gedenken, derselbe habe zu grossem Bedauern der Regierung aus Gesundheitsrücksichten sich genöthigt gesehen, von der Weiterführung einer bedeutenden Arbeitslast Abstand zu nehmen, welche er mit grossem Verdienst selbst unter schwierigen Verhältnissen getragen habe; alsdann zu der neuen Organisation der centralen und provinzialen Verwaltung des Eisenbahnwesens übergehend, welche in den Konventionen ihren gesetzlich begründeten Ausdruck gefunden haben, bezeichnete der Minister solche als die theoretische Lösung der Eisenbahnfrage, welche zu ihrer praktischen Durchführung neben gut zusammengesetzten und verwalteten Betriebsgesellschaften einer weise und kräftig geleiteten Oberaufsicht seitens staatlicher Organe bedürfe. Die gewählten Personen böten alle Garantien, den an sie zu stellenden Anforderungen zu genügen.

Alsdann die Gliederung der Aufsichtsbehörden (siehe die Mittheilung bezüglich des Königlichen Dekretes und der Bezirks-Eintheilung. Die Red.) kurz berührend, betonte der Minister die diesen Behörden verbleibende Selbständigkeit und ihre aus der Wichtigkeit des Amtes entspringende grosse Verantwortlichkeit, und bezeichnete als Hauptpflichten des Inspektorates zwei: Ueberwachung und Kontrolle des Betriebes, auch dahin, dass die Verträge pünktlich und ihrem Geiste nach ausgeführt würden, und ferner eifriges Prüfen derjenigen Verbesserungen hinsichtlich Technik und Verwaltung, welche sich zur Einführung eignen möchten. Die erstere Pflicht wolle mit Standhaftigkeit und Ruhe, zuverlässig und genau ausgeübt werden, während die zweite der Thätigkeit und Intelligenz sämmtlicher Beamten der Aufsichtsbehörde ein weites Feld darbiete. Der Minister schloss seine Ansprache mit dem Wunsche, dass Bitterkeiten welche von dem Amte der Aufsichtsbehörden kaum getrennt gedacht werden könnten, dieser neuen Behörde möglichst erspart bleiben möchten. — Der „Monitore“ knüpft an diesen ehrenvollen Scheidegruss für den bisherigen Leiter der Generaldirektion noch einige Bemerkungen bezüglich derjenigen hervorragenden Leistungen, welche diese Behörde unter den wiederholt wechselnden Ministerien mit unverändert gleicher Pflichttreue durchgeführt hat; aus dem alljährlich veröffentlichten Statistischen Bericht über Bau und Betrieb, einem besonderen Werke des bisherigen Generaldirektors, wird dann noch hervorgehoben, dass in den 13 Jahren seiner Wirksamkeit in dieser Stellung die Ausdehnung der in Betrieb befindlichen Bahnen Italiens um rund 4000 km zugenommen habe.

3. Die Inspektionsbezirke der Eisenbahnen Italiens.

Gleichzeitig mit der Einrichtung des Generalinspektorats trat auch die Ueberwachung des Betriebes durch die dieser Behörde untergeordneten, für die Ausführung des äusseren Dienstes bestimmten Dienststellen, Inspektionsbezirke genannt, ebenfalls mit dem 16. November cr. ins Leben. Diese 11 Kreise umfassen das gesammte Gebiet des Königreiches nebst der Binnensee-Schifffahrt; wie aus nachstehender durch ministeriellen Erlass bestimmten Eintheilung ersichtlich ist, beziehen sich die einzelnen Bezirke auf die ihnen zugewiesenen Eisenbahnlinien und Strecken lediglich nach Massgabe der örtlichen Lage und ohne Rücksicht auf Zugehörigkeit. Ebenso geht daraus hervor, dass einzelnen Bezirken, in denen besondere Verhältnisse dies erfordern, für die Ueberwachung eines oder mehrerer Theile derselben noch besondere Sektionsbüreaus unter Inspektoren bezw. Unterinspektoren unterstellt worden sind.

Bezirk Turin: A. Mittelmeernetz: 1. Turin-Genua, 2. Turin-Novara (ohne letztere Station), 3. Turin-Susa, 4. Bussoleno-Französische Grenze, 5. Valenza-Vercelli (ohne letztere Station), 6. Savona-Bra und Cairo-Acqui, 7. Spezia-Französische Grenze (ausschliesslich der Station Spezia), 8. Mondovì-Bastia, 9. Troffarello-Chieri, 10. Turin-Cuneo und Savigliano-Saluzzo, 11. Chivasso-Ivrea-Donnaz, 12. Turin-Pinerolo-Torre Pellice, 13. Vercelli-Mortara (ohne letztere Station), 14. Carmagnola-Bra, 15. Castagnole-Asti-Casale-Mortara, 16. Cantalupo-Cavallermaggiore, 17. Airasca-Moretta-Saluzzo, 18. Bricherasio-Barge, 19. Alessandria-Acqui; B. Privatbahnlinien: 20. Santhià-Biella, 21. Turin-Rivoli, 22. Turin-Lanzo, 23. Settimo-Cuorgnè, 24. Fossano-Mondovì, 25. Sassi-Superga. Dem Bezirk ist die Sektion Genua (unter einem Inspektor) unterstellt, welche die Linien Genua-Alessandria (ohne letztere Station) und Spezia-Französische Grenze zu beaufsichtigen hat.

Bezirk Mailand: A. Mittelmeernetz: 1. Novara-Mailand, 2 Novara-Orta, 3. Novara-Grignasco, 4. Rho-Sesto Calende-Arona und Gallarate-Varese, 5. Gallarate-Laveno, 6. Alessandria-Arona, 7. Alessandria-Voghera-Piacenza und Tortona-Novi (mit Ausschluss der Stationen Novi und Alessandria), 8. Oleggio-Pino, 9. Torreberetti-Pavia, 10. Mortara-Broni, 11. Mailand-Vigevano-Mortara, 12. Mailand-Pavia; B. Adrianetz: 13. Monza-Calolzio, 14. Voghera-Pavia-Cremona-Brescia, 15. Lecco-Bergamo, 16. Palazzolo-Paratico, 17. Treviglio-Rovato, 18. Mailand-Bergamo-Brescia, 19. Sondrio-Colico, 20. Mailand-Lodi-Piacenza, 21. Brescia-Iseo, 22. Treviglio-Cremona; C. die gemeinsame Linie Mailand-Monza-Chiasso; D. Privatbahnlinien: 24. Bergamo-Ponteselva, 25. Mailand-Erba (und Verbindungsgleise mit Mailand Staatsbahn), 26. Mailand-Saronno-Malnate, 27. Como-Varese, 28. Menaggio-Porlezza, 29. Luvino-Ponte Tresa. Dem Bezirk ist ferner die Ueberwachung des Schifffahrtsdienstes auf dem Lago Maggiore und dem Comersee zugewiesen; unterstellt sind ihm die Sektionen Novara (unter einem Inspektor) und Mailand (Unterinspektor, nur für die gemeinsame Linie Mailand-Monza). Ersterer Sektion sind ausser der Ueberwachung des Schiffsverkehrs auf dem Lago Maggiore die Strecken 1 (ausschliesslich der Station Mailand) 2, 3, 4, 5, 8 und Mortara-Arona zugetheilt.

Bezirk Verona: A. Adrianetz: 1. Brescia-Verona-Venedig (ausschliesslich der Station Brescia), 2. Verona-Peri, 3. Mantua-Cremona (ohne letztere Station), 4. Verona-Mantua, 5. Dossobuono-Legnago-Rovigo-Adria, 6. Padua-Pontelagoscuro, 7. Adria-Loreo, 8. Mestre-Cormons, 9. Udine-Pontebba, 10. Treviso-Cornuda, 11. Mestre-San Donà, 12. Treviso-Motta, 13. Montagnana-Monselice. B. Privatbahnlinien: 14. Padua-Bassano, 15. Vicenza-Treviso, 16. Vicenza-Schio-Arsiero, 17. Schio-Torre, 18. Conegliano-Vittorio. Ferner hat der Bezirk die Ueberwachung des Schiffsverkehrs auf dem Gardasee, sowie die besonders unterstellte Sektion Venedig für die Strecken Venedig-Padua, ferner zu 8, 9, 10, 12, 18 und Mestre-Portogruaro.

Bezirk Bologna: A. Adrianetz: 1. Piacenza-Parma mit Ausschluss von Piacenza), 2. Parma-Bologna-Rimini, 3. Modena-Mantua (ohne letztere Station), 4. Bologna-Pontelagoscuro (ohne letztere Station) 5. Ferrara-Argenta, 6. Bologna-Pistoja (ohne letztere Station), 7. Castelbolognese-Ravenna, 8. Ravenna-Cervia, 9. Parma-Fornovo, 10. Parma-Piadena; B. Privatbahnlinien: 11. Parma-Suzzara, 12. Reggio-Ventoso, 13. Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.

Bezirk Florenz: Mittelmeernetz: 1. Florenz-Empoli-Pisa, 2. Livorno-Colle Salvetti, 3. Cecina-Saline, 4. Asciano-Montepescali, 5. Pisa-Grosseto-Orbetello (ohne letztere Station) 6. Pisa-Spezia, 7. Avenza-Carrara, 8. Empoli-Siena-Chiusi; B. Adrianetz: 9. Florenz-Pistoja-Pisa, Florenz-Arezzo-Chiusi; C. die gemeinsame Linie Pisa-Livorno; D. die Privatbahn Poggibonsi-Colli Val d'Elsa.

Dem Bezirk ist die Sektion Pisa unter einem Inspektor zugetheilt, welcher die Strecken Spezia-Orbetello, zu 2, 3, 7 und die gemeinsame Linie D. überwiesen sind.

Bezirk Ancona, nur Adrianetz: Rimini-Ancona-Pescara (ohne Station Rimini), 2. Foligno-Falconara (ohne Foligno), 3. Abbacina Matelica-Castelraimondo, 4. Pausula-Porto Civitanova, 5. Teramo-Giulianova, 6. Pescara-Aquila-Terni (ohne letztere Station).

Bezirk Rom: A. Mittelmeernetz: 1. Rom-Orbetello, 2. Rom-Roccasecca, 3. Ciampino-Frascati, 4. Pontegalera-Fiumicino, 5. Roccasecca-Arce; B. Adrianetz: 6. Rom-Orte-Chiusi (ohne Station Chiusi), 7. Tivoli-Mandela, 8. Terentola-Foligno-Orte; C. Privatbahn Albano-Nettuno.

Bezirk Foggia, nur Adrianetz: 1. Pescara-Foggia-Otranto (ohne Pescara), 2. Termoli-Campobasso-Benevento (ohne letztgenannte Station), 3. Cervaro-Candela-Rocchetta, 4. Foggia-Benevento, 5. Bari-Taranto (ohne letztere Station), 6. Zollino-Nardò-Galatone, 7. Foggia-Manfredonia.

Bezirk Neapel: A. Mittelmeernetz: 1. Roccasecca-Neapel (ausschliesslich der Station Roccasecca), 2. Neapel-Salerno-Metaponto (einschliesslich der Abzweigung zum Hafen Neapels), 3. Taranto-Reggio-Villa S. Giovanni, 4. Battipaglia-Agropoli, 5. Buffaloria-Cosenza, 6. Sala-Catanzaro Küste, 7. Cancello-Nola-Avellino, 8. Codola-Nocera, 9. Cancello-Torre Annunziata-Gragnano; B. Adrianetz: Neapel-Caserta-Benevento; C. Privatbahn Neapel-Cumae. Ferner ist dem Bezirk der Schifffahrtsverkehr über die Meerenge von Messina zugetheilt und zwar der unterstellten Sektion Reggio, welche ausserdem die unter 3, 5 und 6 aufgeführten Strecken überwacht.

Bezirk Palermo: 1. Messina-Catania-Syracus, 2. Bicocca-Canicatti-Caldare, 3. Palermo-Porto Empedocle, 4. Canicatti-Licata, 5. Rocca palumba-Sa. Caterina, 6. Palermo-Marsala-Trapani. Dem Bezirk sind die von Unterinspektoren verwalteten Sektionen Messina (für Strecke 1) und Caltanisetta (für Catania-Leonforte-Licata) zugewiesen.

Bezirk Cagliari: 1. Cagliari-Meerbusen degli Aranci, 2. Decimomanu-Iglesias, 3. Chilivani-Portotorres; für die Ueberwachung letzterer Strecke und von Oristano bis zum Meerbusen degli Aranci besteht das Sektionsbüreau zu Sassari unter Leitung eines Unterinspektors. („Monitore delle Strade ferrate.“)

Einheitliche Bezeichnung für Frauen-, Raucher-, Nichtraucher-Koupees u. s. w.

Zu dieser Mittheilung in No. 90 dieser Zeitung vom 18. November wird von dem Berichterstatter zutreffend bemerkt, dass die Anwendung einheitlicher Bezeichnungen für die Bedürfnissanstalten auf den Bahnhöfen allein das rasche Zurechtfinden der Reisenden bei kurzen Aufenthaltszeiten nicht ermöglichen würde.

Der Vorschlag, die grosse Anzahl von Hinweisungstafeln an den Stationsgebäuden auf das Nothwendigste zu beschränken, damit das Auge des Suchenden rascher das fragliche Schild finden könne, hat seine Berechtigung. Indess würde unseres Erachtens für das Auffinden der Bedürfnissanstalten die Anbringung einer farbigen Laterne ganz besonders zu empfehlen sein. Nach Anordnung der früheren Berlin-Hamburger Eisenbahn sind auf sämmtlichen Stationen derselben schon seit mehreren Jahren blaue Scheiben in den an den Retiraden oder in der Nähe derselben vorhandenen Laternen zu dem genannten Zweck angebracht worden. Diese Laternen sind nicht allein im angezündeten Zustande, sondern auch bei Tage weithin erkennbar und mit der kurzen Bezeichnung „an der blauen Laterne" ist die Frage des ängstlich suchenden Reisenden rasch und klar von dem dienstthuenden Beamten beantwortet. Die Verwendung des blauen Lichtes an dieser Stelle ist auch deshalb zu empfehlen, weil diese Farbe in der Reichs-Signalordnung nicht vorkommt und deshalb zu Irrungen für das Bahnpersonal Veranlassung nicht geben kann.

Wir zweifeln nicht, dass, wenn die blaue Laterne zu dem genannten Zweck auf allen Deutschen Eisenbahnen Eingang finden sollte, schon nach kurzer Zeit bei dem reisenden Publikum diese Einrichtung allgemein bekannt sein wird, dass infolge dessen das viele Fragen nach den Bedürfnissanstalten aufhören und manche Unzuträglichkeiten für die Reisenden vermieden werden.

Vielleicht ist es noch Zeit, diese Bezeichnungsweise zu der Stuttgarter Versammlung für 1886 anzumelden, was durch diese Zeilen angeregt werden soll. H.

Aus dem Deutschen Reich.

Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Die Feier des fünfzigjährigen Jubiläums der Betriebseröffnung hat unter Betheiligung der Königlichen sowie der städtischen Behörden von Nürnberg und Fürth und zahlreicher Delegirter auswärtiger Eisenbahnen am 7. d. Mts. stattgefunden. Einen Festbericht werden wir in einer der nächsten Nummern folgen lassen.

Landeseisenbahnrath.

Der Landeseisenbahnrath hielt am 4. d. Mts. eine Plenarsitzung ab. Die Berathungen fanden unter dem Vorsitz des Herrn Ministerialdirektors Brefeld statt; Stellvertreter desselben war Geheimer Regierungsrath Fleck. Als Spezialsachverständige wohnten behufs Auskunftsertheilung noch die Geheimen Räthe Hoeter und von der Leyen den Verhandlungen bei. Von allgemeinerem Interesse ist es an erster Stelle, dass der Landeseisenbahnrath die Ermässigung der Stückgutfracht für folgende Artikel befürwortete:

1. Eisen und Stahl und Eisen- und Stahlwaaren der drei Spezialtarife.
2. Maschinentheile, soweit nicht unter Eisen und Stahl enthalten.
3. Blei, Zink, des Spezialtarifs 1, auch Zinkguss.
4. Andere Metalle ausser Eisen, Stahl, Blei und Zink, ordinäre Messing- und Metallwaaren, als Gewichte, Haken, Handgriffe, Knöpfe, Krahnen, Nägel, Nieten, Riegel, Rollen etc. und alle Artikel, welche bei der Bau- und Möbelschreinerei verwandt werden, Kupfer- und Messingplatten, Kupfer- und Messingbleche, Kupfer- und Messingdraht und Blei und Zink.
5. Düngemittel des Spezialtarifs III.
6. Landwirthschaftliche Erzeugnisse, als Getreide und Hülsenfrüchte, Sämereien, Futterstoffe, Kleie, auch Gries- und Reiskleie, Oelkuchenmehl, auch Malzkeime und Kartoffeln.

Ferner erklärte der Landeseisenbahnrath, dass ein hervorragendes Bedürfniss des öffentlichen Verkehrs für die Beförderung der halben Wagenladungen der Güter des Spezialtarifs III zu den Sätzen des Spezialtarifs II anzuerkennen sei.

Zur Ermässigung der Eisenbahn-Stückgutfracht.

Mit der dem Landeseisenbahnrath gemachten Vorlage betreffend die Ermässigung der Eisenbahn-Stückgutfracht scheint man in den Kreisen der Westfälischen Eisen- und Stahlwaarenfabrikanten nicht allenthalben zufrieden zu sein, weil die vorgeschlagene Tarifherabsetzung nicht weitgehend genug sei. Eine von der Enneper Strasse der „Köln. Ztg." zugegangene Zuschrift hat gegen die gedachte Ermässigung einzuwenden, dass solche auf der Grundlage des in den 70er Jahren eingeführten Tarifzuschlags von 20 pCt. errichtet werden solle, den das Eisen- und Stahlgewerbe nicht tragen könne, und dass die von den Kleineisenindustriellen befürwortete Einführung eines Staffeltarifs mit fallenden Sätzen je nach der Weite des Weges nicht beliebt worden sei. Ohne eine gründliche Herabsetzung der Tarife in obigem Sinne werde die geplante Ermässigung voraussichtlich wirkungslos für die genannten Gewerbezweige bleiben und den Eisenbahnen dann allerdings Ausfälle bringen. Da diese Ansichten auch dem Landeseisenbahnrath in einer Eingabe unterbreitet worden sind, so wird derselbe Gelegenheit haben, sich mit den bezüglichen Wünschen der Stahl- und Eisenwaaren-Erzeuger zu beschäftigen.

Pensionirung der Reichsbeamten.

In der Reichstagssitzung vom 2. d. M. wurde der von der konservativen Partei eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung des Reichsbeamtengesetzes, in erster und zweiter Lesung berathen und schliesslich einstimmig angenommen.

Bezirks-Eisenbahnrath Bromberg.

Am 27. v. Mts. fand in Bromberg eine Extrasitzung des Bezirks-Eisenbahnraths statt, in welcher die Majorität sich für erhebliche Frachtermässigungen für Getreide und Mühlenfabrikate aus den östlichen Provinzen nach dem Westen Deutschlands entschied, solche auch für Sendungen dieser Art nach dem Königreich Sachsen befürwortete.

Bezirks-Eisenbahnrath in Köln.

In die Tagesordnung der auf den 9. Dezember d. J. anberaumten IX. Sitzung hat die Erörterung der Frage betreffend Ermässigung der Frachten für Eisenerze und Kalksteine nach der „Köln. Ztg." keine Aufnahme finden können, vielmehr wird diese wichtige Angelegenheit, da die Amtsdauer des gegenwärtigen Bezirks-Eisenbahnraths mit Ende dieses Jahres abläuft, erst in dem neu zu bildenden Bezirksrath ihre Erledigung finden. So dringend geboten eine Ermässigung der Erz- und Kalksteinfrachten auch im Nutzen der schwer darniederliegenden Hochofen-Industrie erscheint, so haben doch die Verhandlungen im Ausschuss des Bezirks-Eisenbahnraths ergeben, dass die mit dieser Massregel für die verschiedenen Hüttenbezirke voraussichtlich verknüpften wirthschaftlichen Verschiebungen von einer solchen Tragweite sein würden, dass vor einer endgültigen Entscheidung weitere sorgfältige Erhebungen erforderlich sind. Schon die bisher stattgehabten Erörterungen haben gezeigt, dass eine einseitige Ermässigung der Erzfrachten ohne eine gleichzeitige Ermässigung der Koaks- und vielleicht auch der Kohlenfrachten schwer durchführbar sein wird. Während die Westfälischen Hochofenwerke ein naheliegendes Interesse an einer Ermässigung der Erzfrachten haben, durch welche ihnen der Bezug der Lothringischen und Luxemburger Minette erleichtert werden würde, müssen die Werke des Siegerlandes, von Nassau, Luxemburg und Lothringen vor allem Werth darauf legen, für ihre Produktion den Westfälischen Koaks zu billigeren Frachtsätzen erhalten zu können, als bisher. Diese Sachlage ist überaus bedauerlich, da sie möglicherweise die Ermässigung der Erzfrachten, so sehr sie auch im Nutzen der Hochofen-Industrie geboten ist, an dem Widerspruch grosser Bezirke wird scheitern lassen; sie zeigt aber aufs neue, was von dem noch immer wieder auftauchenden Verlangen derjenigen zu halten ist, welche vergessen, dass eine Staatsbahnverwaltung nicht nach Grundsätzen handeln kann, wie sie bei den früheren Privatbahnen möglich waren, und welche deshalb meinen, auch die erstere müsse ihre Tarifpolitik von den jeweiligen Bedürfnissen des einzelnen Industriebezirks oder Gewerbezweiges abhängig machen, während doch eine derartige Freiheit der Bewegung der Natur der Sache nach für den Staatsbahnbetrieb ausgeschlossen oder doch auf sehr enge Grenzen beschränkt bleibt.

Obligationen verstaatlichter Bahnen.

Es fehlen noch einige der 4½ pCt. Obligationen in der Liste der zur Abstempelung auf 4 pCt. eingerufenen Papiere. Nach dem „B. A." werden die betreffenden noch rückständigen Bekanntmachungen im Februar 1886 erlassen werden.

Liquidation von Eisenbahngesellschaften.

Der Staat übernimmt am 1. Januar 1886 das Eigenthum der nachbezeichneten Eisenbahngesellschaften

a) der Bergisch-Märkischen,
b) der Köln-Mindener,
c) der Oels-Gnesener,
d) der Rechte Oderufer,
e) der Rheinischen

und wird die betreffenden Aktiengesellschaften zur Auflösung bringen.

Hessische Ludwigsbahn.

Man schreibt der „Frank. Ztg.": Die neuliche Angabe Berliner Blätter, nach welcher eine hierselbst stattgehabte Konferenz von Vertretern der Preussischen Staatsbahnen und der Main-Neckarbahn beschlossen haben soll, die Hessische Ludwigs-

bahn von der Benutzung des hiesigen Mainhafens auszuschliessen, würde, sofern sie begründet wäre, geeignet erscheinen, nicht nur die Aktionäre der Ludwigsbahn, sondern auch die Frankfurter Verkehrsinteressenten zu beunruhigen. Zur Zeit vermitteln die Staatsbahnen fast den ganzen Verkehr vom Rheine nach Frankfurt. Hierfür wird der neue Wasserweg eine Konkurrenz bieten, welche dem Verkehr nur erwünscht sein kann. Daraus ergibt sich von selbst, dass es für Frankfurt nicht vortheilhaft wäre, seinen neuen Hafen vollständig dem Einflusse der Staatsbahnen auszuliefern und damit die Konkurrenz selbst zu beseitigen, ganz abgesehen davon, dass dadurch die Hessische Ludwigsbahn zu einer entschiedenen Gegnerschaft gegen den Frankfurter Hafen gezwungen werden dürfte. Aber schon durch ihre Fassung macht die erwähnte Angabe den Eindruck der Unglaubwürdigkeit. Wenn dieselbe behauptet, die Ludwigsbahn, „welcher bisher eine Benutzung dieser Hafenanlagen zugestanden war“, solle von der Mitbenutzung ausgeschlossen werden, so scheint dabei geflissentlich ignorirt zu werden, dass zur Zeit von „Benutzung dieser Hafenanlagen“ überhaupt noch nicht die Rede sein kann. Auch der Umstand, dass diese Anlagen unmittelbar an die (von der Hessischen Ludwigsbahn betriebene städtische Verbindungsbahn zu liegen kommen, spricht nicht für die Richtigkeit der erwähnten Zeitungsnachrichten. Der Frankfurter Hafenverkehr wird vornehmlich nach Osten gehen, also auf Bayern und die darüber hinausliegenden Gegenden angewiesen sein. Die natürlichste Verbindung bleibt hierfür die städtische Verbindungsbahn und die Linie Ostbahn-Hanau. Da überdies die Stadt Frankfurt, welche den Hafen administrirt, an der Verbindungsbahn mit der Hälfte der Frachterträge betheiligt ist und da ferner die Verbindung des Hafens mit den Linien der Staatsbahnen nur auf dem beschwerlichen Wege durch Benutzung eines Hebethurmes hergestellt werden kann, so liegt es wohl nahe, dass die städtische Verwaltung im Interesse des Hafenverkehrs und in ihrem pekuniären Interesse nicht auf die Bedienung durch die Verbindungsbahn resp. die Hessische Ludwigsbahn verzichten wird. Es haben denn auch noch am letzten Freitag dahier Verhandlungen zwischen Vertretern der Stadt, der Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn stattgefunden, welche keineswegs einen Ausschluss der letzteren bezweckten. — Einer weiteren Nachricht desselben Blattes zufolge ist die Nachricht der Ausschliessung der Hessischen Ludwigsbahn von der Benutzung der Anlagen des neuen Mainhafens erfunden.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

In einer jüngst stattgehabten Verwaltungsraths-Sitzung wurde vom Vorstande mitgetheilt, dass gegründete Aussicht auf günstigere Gestaltung der Verkehrseinnahme vorhanden sei. Die durch den Mitbewerb der Staatsbahnlinie Sangerhausen-Erfurt bedingte Verminderung des Güterverkehrs werde jetzt wieder ausgeglichen durch die in Sondershausen, Greussen und Ilversgehofen entstandenen neuen grossgewerblichen Anlagen, wie auch überhaupt sich an der ganzen Linie ein regerer Geschäftsaufschwung bemerkbar mache. Auf dem Bahnhofe zu Erfurt wird, nachdem die Lage des staatlichen Centralbahnhofs nunmehr festgestellt und Nordhausen-Erfurt nicht mit hineinbezogen ist, eine Verlegung des dortigen Güterbahnhofs der letzteren Bahn nothwendig; es sind daher in derselben Sitzung die nöthigen Schritte zum Ankauf der Grundstücke beschlossen worden.

Kiel-Flensburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft hat die Mittel für Herstellung der Vorarbeiten für eine Zweigbahn von Kiel nach Holtenau, der Mündung des Nord-Osteekanals, bewilligt. Aus der Begründung der Vorlage theilen wir nachstehendes mit:

Zum Ausbau des Kanals von der Elbmündung nach der Kieler Bucht mit der grossen Endschleuse in Holtenau werden massenhafte Quantitäten Baumaterialien zur Verwendung gelangen, welche jedenfalls zum grossen Theil von auswärts mittelst der Eisenbahn über Kiel bezogen werden. Ferner wird nach Beginn des Baues ein lebhafter Personen- und Güterverkehr zwischen Kiel und dem Kanal sich auch dann entwickeln, wenn die Arbeiter an der Arbeitsstelle in Baracken untergebracht werden sollen. Eine Eisenbahn Kiel-Holtenau hat daher die Chance einer grossen Frequenz für sich, namentlich wird die Benutzung des vorhandenen Wasserweges bei von auswärts per Eisenbahn anlangenden Baumaterialien, als Steinen, Cement, Trass, Kalk, Holz, Eisen, und ferner bei Steinkohlen wegen der grossen Kosten, welche die Umladung veranlassen wird, vollständig ausgeschlossen sein.

Die Direktion ist daher der Ansicht, dass die Anlage einer Bahn von Kiel nach Holtenau eine lohnende sein wird, sowohl während der Kanalbauzeit, als auch nach Fertigstellung des Kanals, und glaubt im Interesse des Kiel-Flensburger Eisenbahnunternehmens den Bau dieser Bahn der Kiel-Flensburger Eisenbahngesellschaft empfehlen zu sollen.

Ueber den Bau dieser Eisenbahn liegen zwei Möglichkeiten vor und zwar: I. von Kiel aus am Strande entlang und II. mittelst einer Abzweigung der Kiel-Flensburger Bahn. Was die erstere Linie anbetrifft, so sind auf derselben viele Schwierigkeiten zu überwinden, insofern als 1. hierfür der bestehende Personenbahnhof nicht benutzt werden kann, und daher eine besondere Personenhaltestelle in Kiel erforderlich wird; 2. eine Benutzung des Eisenbahndammes resp. des Quais wegen des daselbst herrschenden Verkehrs unthunlich erscheint; 3. ein Uebergang von dem Eisenbahndamm nach dem Wall sehr kostspielig sein würde, wenn derselbe ohne Anwendung einer Drehscheibe erfolgen soll; 4. die Herstellung der Bahn am Düsternbrooker Ufer von den Villenbesitzern daselbst schon durch das Verlangen nach Wegeübergängen sehr erschwert werden würde, und endlich 5. die Herstellung des Bahndammes auf der ganzen Länge, auch da, wo der Strand breit genug ist und private Besitzungen nicht berührt zu werden brauchen, sehr kostspielig werden würde, da nicht allein die Schienenoberkante mindestens auf 5 m über Null des Ostsee-Wasserspiegels gebracht werden müsste, also der Damm eine durchschnittliche Höhe von 5 m erhalten würde, sondern auch der Bahndamm nach der Wasserseite zu auf seiner ganzen Länge durch eine starke Steinpackung gegen den Wellenschlag geschützt werden müsste.

Dagegen stellt die zweite Linie sich bedeutend günstiger dar. Hier liegen zunächst die vorerwähnten Schwierigkeiten und Hindernisse nicht vor. Ferner bietet dieselbe, soweit aus der topographischen Karte ersichtlich und wie auch das nach dieser Karte aufgetragene Terrainprofil, welches davon ausgeht, dass erst bei Julienlust die Abzweigung geschehe, ergibt, keine namhaften Schwierigkeiten. Ueber den Punkt der Abzweigung, ob bei Julienlust oder schon früher, wird übrigens ein Beschluss erst nach Vornahme eingehender Nivellementsarbeiten gefasst werden können. Mit Sicherheit kann indessen schon jetzt gesagt werden, dass eine von der Kiel-Flensburger Bahn abzweigende Bahn, obgleich sie länger als die Strandlinie ist, doch weit billiger ist als diese, und daher um so empfehlenswerther, als auch hier die Gefahr einer Betriebsstörung, welche die Nähe des Wassers stets mit sich bringt, nicht vorhanden ist. Was die Betriebslänge der zunächst projektirten Zweigbahn mit Abzweigung von Julienlust anbetrifft, so ist dieselbe inkl. der alten Strecke Kiel-Julienlust unter der Voraussetzung, dass als Anfang der Strandbahn die Quaianlage vor dem Güterschuppen angenommen werde, etwa 3 km länger als die letztere.

Ein genereller Kostenüberschlag, nach der topographischen Karte angefertigt, ergibt, dass die jetzt besprochene Linie ohne Betriebsmittel eine Summe von 250 000 *M.* und mit Betriebsmitteln eine solche von ca. 400 000 *M.* erfordern wird. Die Direktion ist nun der Ansicht, dass schon jetzt die Zeit gekommen ist, dem Projekt dieser Bahn näher zu treten, und jetzt schon alles vorzubereiten, um sofort zum Bau schreiten zu können, sobald der Bau des Kanals definitiv feststeht, und beantragt daher:

„Der Aufsichtsrath wolle die Erwerbung einer Konzession zur Vornahme von Vorarbeiten für den Bau einer Zweigeisenbahn von Kiel nach Holtenau beschliessen und die für diese Vorarbeiten erforderlichen Mittel im Betrage bis zu 1 500 *M.* bewilligen.“

Pfälzische Eisenbahnen.

Aus Ludwigshafen wird geschrieben, dass der Verwaltungsrath der Pfälzischen Eisenbahnen im Prinzip beschlossen, Strassenbahnen und Sekundärbahnen in der Pfalz selbst zu bauen.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Die Statutenänderungen sind nunmehr in das Handelsregister eingetragen worden.

Altona-Kaltenkirchen.

Nachdem nunmehr die zwischen der Bahngesellschaft und den Bauunternehmern v. Kintzel & Lauser vorhandenen Differenzen geschlichtet sind und die ganze Anlage an die Betriebsverwaltung übergeben ist, ist das technische Mitglied der Direktion, Herr Baurath Hostmann in Hannover, aus der Direktion ausgetreten.

Beschlagnahme von Waggons.

Bayern hat im Bundesrath den bekannten Antrag wieder eingebracht, der rollendes Material der Eisenbahnen von der Pfändung ausschliesst.

Berliner Handelshafen und Lagerspeicher.

Zeitungsnachrichten zufolge bildet sich gegenwärtig ein Komitee zum Zweck der Vorberathung wegen Anlage eines Handelshafens und Lagerspeichers, verbunden mit Bahnanschluss an die Verbindungsbahn in der Gegend nordwestlich von Moabit. Angeregt ist die Angelegenheit von einem der hiesigen Bankdirektoren, und sollen demselben bereits vom Minister der öffentlichen Arbeiten dahin Zusicherungen gemacht worden sein, dass die Staatsbehörden dem Projekt wohlwollend gegenüberstehen.

Verkehr mit Serbien.

Wie aus Belgrad berichtet wird, ist infolge Auftrages der Serbischen Regierung der ganze öffentliche Dienst auf dem Serbischen Bahnnetze vom 28. November neuen Stils an bis auf

weiteres eingestellt. Für den Verkehr mit dem Auslande bleibt jedoch die Station Belgrad offen, wohin demnach Gütersendungen gerichtet werden können.

Jahresbericht der Reichspostverwaltung.

Nach dem dem Reichstag vorgelegten Jahresbericht der Reichspostverwaltung pro 1884 hat die Zahl der Postanstalten sich seit dem Vorjahr von 11 646 auf 13 405 vermehrt. Die Vermehrung fällt zum grössten Theil auf die „Posthilfestellen". Das Beamtenheer ist von 74 393 auf 77 980 Köpfe angewachsen. Nur die Postillone nehmen darunter fortgesetzt ab; es sind nur noch 4 301 Postillone mit 9 304 Pferden übrig geblieben, welche auf 1 158 Postkursen 1 696 Personenposten führen. Dagegen kommt als neue Form der Postverbindung der fahrende Landbriefträger immer mehr auf. Schon gibt es 1 141 derartige Postverbindungen, für welche 1 283 Postwagen mit 1 351 Pferden vorhanden sind. Aber die Post ist heute in erster Reihe Eisenbahnpost geworden. Den 66 160 154 km, welche Posten aller Art auf Landstrassen zurücklegen, stehen 102 557 162 km gegenüber, welche die Eisenbahnposten zurücklegen. Nur 3 682 Beamte waren für diesen Eisenbahndienst in Verwendung. Nicht weniger als 4 726 Züge wurden täglich zur Postbeförderung benutzt. Das Eisenbahnpersonal besorgt hier allein die Fortbewegung und auf 1 928 Zügen sogar ohne Begleitung von Postbeamten auch die Beförderung der Poststücke. Dafür erhält die Eisenbahn insgesammt 2 231 151 ℳ. An Sendungen hat die Post 1884 1 706 000 000 befördert gegen 1 610 000 000 im Vorjahr. Die Briefsendungen erreichen darunter allein 1 629 000 000. Unter den Briefsendungen sind wiederum 701 Mill. Briefe, 213 000 000 Postkarten (die erst 1870 eingeführten Postkarten nehmen in stärkerem Verhältniss zu als die Briefe), 201 000 000 Drucksachen und 415 000 000 Zeitungsnummern. Ohne die Zeitungsnummern ist der Briefverkehr um 7,1 pCt. gewachsen. Die Zahl der Zeitungsnummern ist um 15 000 000 gewachsen. 2 125 082 Exemplare wurden durch die Post befördert gegen 2 011 067 im Vorjahr. Die Zahl der Päckerei- und Geldsendungen erreichte 87 000 000. Im ganzen sind durch die Post für 15 543 000 000 ℳ Werthe vermittelt worden. Im Telegraphenverkehr ist die Zahl der Telegraphenlinien von 59 442 auf 62 729 km gewachsen; die Zahl der Telegraphenstellen hat von 9 792 auf 10 865 zugenommen. Fernsprechbetrieb war bei 2 582 dieser Anstalten gegen 1 800 im Vorjahr. Die Zahl der Telegramme ist von 16 790 032 auf 17 223 505, also nur um 2,58 pCt. gewachsen. Die Gesammteinnahme der Post hat 166 207 128 ℳ betragen gegen 158 190 404 ℳ im Vorjahr. Der Ueberschuss betrug 26 643 290 ℳ gegen 24 367 724 ℳ im Vorjahr.

Ueber die Fernsprecheinrichtungen und die Benutzung derselben in Deutschland

wurde in der Novembersitzung des elektrotechnischen Vereins nachstehendes mitgetheilt: Gegenwärtig befinden sich in Deutschland in 81 Orten Stadt-Fernsprecheinrichtungen mit 98 Vermittelungsanstalten im Betriebe und 9 sind im Bau begriffen. Im Bereiche der vorhandenen Stadt-Fernsprechanlagen bestehen nahezu 13 000 Sprechstellen, deren Anzahl bis zum Jahresschluss bis auf etwa 14 000 steigen wird. Zum Anschluss dieser Stellen ist die Herstellung von nahezu 24 000 km Drahtleitung erforderlich gewesen. Die grösste Ausdehnung hat das Fernsprechnetz der Stadt Berlin mit Umgegend; dasselbe umfasst 4 000 Sprechstellen mit einer Leitungslänge von rund 8 400 km. Im Bereiche sämmtlicher Stadt-Fernsprecheinrichtungen sind in der Zeit vom 1. Oktober 1884 bis zum 30. September 1885 zur Vermittelung von Gesprächen in runder Summe 30 340 000 oder täglich 330 000 Verbindungen ausgeführt. In Berlin und Umgegend hat die Zahl der hergestellten Verbindungen in dem angegebenen Zeitraum rund 17 000 000 oder täglich 48 000 betragen. Zum unmittelbaren mündlichen Verkehr sind eine grosse Zahl getrennter Fernsprechnetze benachbarter Städte unter einander durch Leitungen in Verbindung gesetzt. Solcher Verbindungsanlagen bestehen zur Zeit 48. Die Leitungslänge derselben beträgt 2 223 km. Die längste Verbindung ist die zwischen den Börsen in Berlin und Magdeburg im Betriebe befindliche; sie hat eine Ausdehnung von 178 km. Grössere Verbindungsanlagen werden ausserdem noch geplant zwischen Berlin und Breslau, Berlin und Hannover — von beiläufig über mehr als 300 km Länge, — zwischen Breslau und Beuthen (Oberschlesien), Berlin und Halle a/S. und dergl. Die Herstellungskosten für diese sämmtlichen Anlagen sind ausschliesslich aus den laufenden Einnahmen der Reichspostverwaltung bestritten. Zur Benutzung einzelner sind in Betrieb gesetzt 1 800 besondere Fernsprechanlagen mit etwa 3 780 Sprechstellen und 5 900 km Leitungslänge.

Die Beförderung der Deutschen Kohle auf Kanälen.

Die vielfach erörterte Frage, ob es zweckmässig sei, in Deutschland neben den bestehenden Eisenbahnen noch Kanäle anzulegen, wird, je eingehender erwogen, um so mehr zu Gunsten der Anlage von Kanälen entschieden. Unsere Wasserbautechniker bemühen sich, durch eine sachgemässe vorurtheilsfreie Beleuchtung aller einschlagenden Verhältnisse zur Klärung der Anschauungen beizutragen und die besten Errungenschaften ihres Faches für die Benutzung der Kanäle in Vorschlag zu bringen. So enthält die neueste Nummer des „Centralblatts der Bauverwaltung" vom 2. Dezember d. J. — auf welche wir unsere Leser hierdurch aufmerksam zu machen nicht verfehlen, — eine sehr bemerkenswerthe Abhandlung „Ueber Kohlenverladungen von Schiff zu Schiff und die Beförderung der Westfälischen Kohle auf dem künftigen Rhein-Ems-Kanal" von dem Herrn Wasserbauinspektor Gerhardt in Berlin, in welcher eine bisher ungelöste ausserordentlich wichtige Frage von volkswirthschaftlicher Bedeutung erörtert wird. Der Rhein-Ems-Kanal, dessen Wiedervorlage im Landtage bekanntlich demnächst zu erwarten ist, soll uns unabhängig machen von dem Holländischen Einfluss an den Rheinmündungen, soll unser Westfälisches ausserordentlich reiches Kohlenbecken dem Meere und damit der überseeischen Ausfuhr erschliessen. Damit der Kanal diesen Zweck aber ganz erfülle, muss er in geschickter Weise benutzt werden. Wir haben nun im eigenen Lande noch keine Erfahrungen darüber machen können, in welcher Weise grosse Kohlenmengen auf einem Kanal am besten befördert werden würden. Es war daher naheliegend, die im Auslande, besonders in England gemachten Erfahrungen in dieser Hinsicht zu Rathe zu ziehen. Herr Gerhardt weist nun nach, dass die Englischen Einrichtungen — Gliederschiffe, Elevatoren oder auch Waggonschiffe, — für unsere Deutschen Verhältnisse nicht geeignet sind, vielmehr der Benutzung von Umladekasten und Versandkasten nachstehen müssen. Bei den Umladekasten wird die Kohle in gewöhnlichen Schiffen befördert und demnächst durch Krahne und Kübel in das Seeschiff umgeladen. Die Versandkasten dagegen nehmen die Kohle auf der Zeche selbst auf, und befördern sie auf dem Kanal bis in das Seeschiff. Hierbei wird die Kohle in der vollkommensten Weise geschont, sodass dieses Verfahren vorzüglich für Ausfuhrkohle, besonders nach Tropenländern geeignet ist: denn die Kohle neigt auf der Seefahrt sehr zur Selbstentzündung, und zwar um so mehr, je geringer ihr Stückgehalt und je heisser die Zone ist. Bei der Untersuchung der Betriebskosten, welche der Verfasser mit besonderer Sorgfalt und Sachkenntniss ausführt, wird ein Unterschied zwischen niedrigen und hohen Schifffahrtsabgaben gemacht. Erstere decken nur die jährlichen Verwaltungskosten des Kanals; der Staat verzichtet gerade so wie bei den Landstrassen und Flusskorrektionen auf eine Verzinsung des Anlagekapitals, da der Kanal als Wasserweg wie die Landstrasse und der Fluss jedermann zugänglich ist. Die hohen Schifffahrtsabgaben würden dagegen selbst die Zinsen des Kanal-Baukapitals decken, natürlich nur unter Zugrundelegung eines genügend hoch bemessenen Verkehrs. Der Betrieb der Schiffe soll unter Benutzung von Dampfkraft und Nachtfahrten geschehen, sodass die Reise aus dem Kohlengebiet nach dem Emdener Seehafen in 3 Nächten und 2 Tagen ausgeführt werden kann. Die (nach Jacquel'scher Art gebauten) Dampfer sind kurze Schiffe, welche hinter dem Lastschiff befestigt und von ihm leicht gelöst werden können. Sie treten bald nach der Ankunft die Rückreise mit einem zweiten Lastschiff an, ohne die Löschung des ersten abzuwarten. Unter Berücksichtigung aller dieser Verkehrserleichterungen und weiterer zweckmässiger Verlade- und Löschungsvorrichtungen hat der Verfasser ermittelt, dass die Beförderung einer Tonne (d. i. 20 Ctr.) Binnenlandkohlen bei Benutzung des Umladekastens zu einem Preise von 2,35 ℳ (bezw. 3,50 ℳ bei hohen Schifffahrtsabgaben) möglich sein würde, während die Beförderung einer Tonne Ausfuhrkohle, besonders Tropenkohle, einen Aufwand von 3,30 ℳ (bezw. 4,40 ℳ) erfordert. Diese Preise beziehen sich mit Einschluss aller Nebenausgaben auf die Lieferung ab Zeche frei Bord Seeschiff. Die Eisenbahnbeförderung bis zur selben Stelle verlangt dagegen einen Kostenaufwand von 4,70 ℳ. Da man erwarten darf, dass der Staat auf die Verzinsung des Kanal-Baukapitals, wenn nicht für immer, dennoch so lange verzichten wird, bis der Kanalverkehr zur vollen Entwickelung gekommen sein wird, so dürfen wir annehmen, dass der Wasserweg die Kohle zu dem ausserordentlich wohlfeilen Preise von 2,35 ℳ liefern würde, ein Preis, welcher nur halb so gross ist als derjenige der Eisenbahn. Dieses Ergebniss zeigt augenfällig die volkswirthschaftliche Bedeutung unserer Kanäle, insbesondere des künftigen Rhein-Ems-Kanals.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben, 34,6 km lange neu erbaute Strecke Montjoie-Malmedy als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Fragenheft zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Ergebnisse des Betriebes bei den Eisenbahnen des Vereins. Das den perfekt gewordenen Vereinsbeschlüssen entsprechend bearbeitete neue Fragenheft zur Erhebung der statistischen Mit-

theilungen für das Betriebsjahr 1885 ist von der geschäftsführenden Direktion den Vereins-Verwaltungen übersandt worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 31 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona), der III. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) und der III. Nachtrag zur Sammlung von Vereinskilometerzeigern herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichniss. Die neuen Güterwagenparkverzeichnisse No. 9 (Eutin-Lübecker Eisenbahn), No. 10 (Georgs-Marienhütte Eisenbahn), No. 17 (Kirchheimer Bahn), No. 18 (Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth), No. 58 (Wittenberge-Perleberger Eisenbahn), No. 61 (K. K. priv. Böhmische Westbahn) und No. 69 (K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) sowie der II. Nachtrag zu dem Güterwagenparkverzeichniss No. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) sind verausgabt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6437 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 6628 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Anwendung des Verschleppungsübereinkommens auf die Baseler Verbindungsbahn (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 6636 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 6681 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in Belgien (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 6716 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend No. 7 der Veränderungsnachweisung zu der Vereinskarten-Liste vom 1. Mai 1883 (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 6717 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 6718 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 19. und 20. v. Mts. in Berlin abgehaltenen Kommissionskonferenz (abgesandt am 3. d. Mts. — nächste Kommissionskonferenz in Fiume am 14. April 1886).

No. 6719 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 6724 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz, Verstaatlichungsfrage.

Nach Mittheilung des „Leipziger Tageblatts" hat der Aufsichtsrath der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahngesellschaft, nachdem die Generalversammlung vom 9. September ds. Js. bekanntlich die Kaufsofferte des Sächsischen Staates (108 pCt. für die Stammaktien und 124 pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien) abgelehnt hatte (vergl. No. 72 dieser Zeitung S. 910), in dem hierüber an das Königliche Finanzministerium erstatteten Berichte sich bereit erklärt, in erneute Kaufsverhandlungen einzutreten, sobald bei der Regierung Geneigtheit zu einer Erhöhung des Kaufpreises vorhanden sei. Der Herr Finanzminister hat jedoch hierauf geantwortet, dass nach reiflicher Ueberlegung dieser Anregung keine weitere Folge gegeben werden könne, da der von der Regierung seiner Zeit gebotene Kaufpreis auch jetzt noch als der äusserste Preis erachtet werden müsse, welcher dem Lande gegenüber allenfalls gerechtfertigt werden könne. Man darf gespannt sein, wie sich die Angelegenheit nun weiter entwickeln wird. Voraussichtlich dürfte nunmehr der Sächsischen Ständeversammlung eine Vorlage wegen der Linie Meuselwitz-Kieritzsch zugehen.

Altenburg-Zeitz, Entleihung von Wagen.

Um den Forderungen des fortgesetzt ausserordentlich lebhaften Kohlenverkehrs gerecht werden zu können, hat der Vorstand der Altenburg-Zeitzer Privatbahn vor kurzem 75 offene Güterwagen von 10 000 kg Tragfähigkeit von der Wagen-Leihanstalt Ludwig & Lange in Berlin entliehen und nach Aufbringung der Bezeichnung A. Z. E. in den Wagenpark der Privatbahn eingestellt. Die Wagen sind vorläufig bis zum 1. Oktober des nächsten Jahres ermiethet. Der Miethspreis wird als ein verhältnissmässig billiger bezeichnet.

Bremssysteme der Sächsischen Staatsbahnen.

Auf dem grössten Theil der Sächsischen Staatsbahnlinien sind noch die Handbremsen in Uebung. Neuerdings aber kommt man mehr und mehr auf Einrichtung kontinuirlicher Bremsen, welche durch einen Druck von der Lokomotive aus in Bewegung gesetzt werden und somit einerseits wegen der schnelleren und gleichmässigeren Wirkung eine grössere Sicherung des Betriebes bieten und sodann auch Ersparnisse an Personal herbeiführen. So sind jetzt schon auf der Leipzig-Borna-Chemnitzer Linie, auf den normalspurigen Sekundärbahnen Pirna-Berggiesshübel, Pockau-Olbernhau, Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt und Neustadt-Dürrröhrsdorf und auf sämmtlichen schmalspurigen Sekundärbahnen die — durch eine auf dem Zuge hinlaufende Leine von der Maschine aus in Bewegung gesetzten — Heberlein-Bremsen zur Einführung gelangt.

Nach dem den Ständen vorgelegten Etatsentwurf aber werden, wie wir in No. 93 dieser Zeitung S. 1173 bereits vorläufig andeuteten, weiter — zugleich auch in Rücksicht auf die Vorschrift des bekanntlich demnächst erscheinenden neuen Bahn-Polizeireglements, wonach die Züge mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km pro Stunde mit durchgehenden Bremsen versehen sein müssen — 179 000 *M.* für Einführung von Luftdruckbremsen nach dem System Carpenter zunächst auf den Eilzugslinien Leipzig-Hof, Görlitz-Dresden-Reichenbach, Leipzig-Dresden-Bodenbach und Röderau-Dresden gefordert. Man hat sich für dieses System entschieden, weil dasselbe auf den Norddeutschen, insbesondere den Preussischen Bahnen eingeführt ist, die Sächsischen Personenwagen aber überwiegend auf Norddeutsche Bahnen übergehen.

Die Kosten sind pro Lokomotive (94 Stück) auf 1 100 *M.*, pro Gepäckwagen mit Bremsen (26 Stück) auf 400 *M.*, für dergl. nur mit Bremsleitung (25 Stück) auf je 125 *M.*, für Personenwagen mit Bremsen (75 Stück) auf je 600 *M.* und für dergl. nur mit Bremsleitung (86 Stück) auf je 198 *M.* angenommen.

Uebrigens sollen dem Vernehmen nach demnächst auch Versuche mit Bremsen nach dem System Schleifer — welches im wesentlichen auf denselben Grundsätzen beruht, wie das System Carpenter — angestellt werden.

Ein Universal-Schienenlager für Eisenbahngleise.

Von **R. Viol**, Ingenieur in Frankfurt a/M.

Wenn auch der kontinuirliche Träger als ideale Form für ein Eisenbahngleis anzusehen ist, so haften doch diesem System in der Praxis verschiedene Mängel an. Namentlich hat das Bettungsmaterial in Bezug auf Elastizität und Wasserdurchlässigkeit die an dasselbe gestellten Erwartungen nicht erfüllt und haben selbst die besonderen Einrichtungen und Vorkehrungen zur Beseitigung dieses Uebelstandes nicht immer günstige Resultate ergeben.

Man ist daher vielfach zu dem System der Einzelstützen zurückgekehrt und, dem heutigen Stande der Eisenindustrie entsprechend, zur Anwendung von eisernen Querschwellen geschritten.

Der Verfasser betrachtet nun die seitherige allgemeine Gestaltung und Verwendung solcher Querschwellen und findet, unter Anstellung von Berechnungen, dass die eiserne Querschwelle in ihrer jetzigen Form und mit gleichmässig durchlaufendem Profil in Gestalt eines Hohlkörpers, als ein zweckentsprechender und ökonomisch günstiger Ersatz der hölzernen Querschwelle nicht angesehen werden kann, und dass bei einer Konstruktion des Schienenunterlagers mit Berücksichtigung der eigentlichen Funktionen der einzelnen Theile niemals die Form einer eisernen Querschwelle in ihrer jetzigen Anordnung sich ergeben wird: vielmehr diejenige eines gekuppelten Doppellagers.

Hiervon ausgehend hat Viol die Mallet'sche Buckelplatte zu einem Schienenlager ausgebildet, womit erzielt werde, dass der auf die Bettung durch die Schiene bezw. die Fahrzeuge ausgeübte Druck ein vollkommen gleichmässiger ist, wie er es bei den jetzigen eisernen Schwellen niemals sein kann.

Das Viol'sche Schienenlager besteht aus zwei schmiedeeisernen gebuckelten Platten, welche im rothwarmen Zustande in eine runde Schale gepresst und nach einer Grundform als Sechseck geschnitten sind und dann durch ein steifes Winkeleisen, welches bis zu den ausserhalb des Gleises liegenden Füssen der Platten geht, so verbunden werden, dass die Schienen in ihrer mittleren Entfernung (in Geraden und Kurven) auf der Mitte der Platte ruhen. Der Durchmesser der Kopfplatte beträgt 28 cm und befinden sich in ihr 3 Löcherpaare, welche, auf den beiden Platten gegenüber liegend, in gleichen Abständen nach einer Seite hin zur Erweiterung der Spur auseinander gerückt sind, während die Entfernung der beiden Löcher eines Paares stets gleich und von der Breite des Schienenfusses abhängt. Durch diese Anordnung ist erreicht, dass bei einer fertigen fabrikmässigen Herstellung der Lager alle weiteren Nacharbeiten und Vorkehrungen für Ausführung der verschiedenen Gleisweiten überflüssig werden und nur eine Sorte Kleineisenzeug erforderlich wird. Bei Anbringung von 3 Löcherpaaren lassen sich 5 ver-

schiedene Spurweiten erzielen, für Bahnen, wo 2 Spurerweiterungen genügen, sind nur 2 Löcherpaare nöthig.

Die Verlegung des Universal-Schienenlagers ist eine sehr einfache; sie kann auch bei Auswechselungen einzelner Holzschwellen sehr leicht bewirkt werden, ohne besondere Vorkehrungen an der Bettung treffen zu müssen. Das Gewicht des Lagers beträgt 32,0 kg und stellt sich ein damit ausgeführter Oberbau, unter Verwendung von 31—32 kg pro Meter schweren Stahlschienen, auf 105—108 kg pro Meter Gleis.

(„Deutsche Bauzeitung.") —st.—

Präjudizien.

v. O. **Ein vereideter Feldmesser, welcher als solcher einem verstaatlichten Eisenbahnunternehmen, ohne in den unmittelbaren Staatsdienst übernommen zu sein, Dienste leistet, ist als ein besoldeter unmittelbarer Staatsdiener im Sinne der die Heranziehung der Beamten zu den Gemeindelasten betreffenden Gesetzgebung (G. v. 11. Juli 1822 etc.) anzusehen.** Der Obergeometer und vereidete Feldmesser M. zu Berlin war pro 1848/85 zunächst mit einer Miethssteuer (Regul. f. d. Erhebung d. Haus- u. Miethssteuer in Berlin v. 16. Septbr. / 15. November 1858) von ℳ 5,25 veranlagt; vom 1. Oktober 1884 ab erfolgte indess eine Erhöhung dieses Betrages auf das Doppelte (10,50 ℳ), und zwar, weil er nach einer Auskunft des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes nicht zu den in den unmittelbaren Staatsdienst übernommenen Beamten gehöre, mithin auf die Steuerwohlthaten des Gesetzes vom 11. Juli 1822 keinen Anspruch habe. Auch auf den hiernächst erhobenen Einspruch des M., in welchem derselbe die Eigenschaft eines Staatsbeamten für sich in Anspruch nahm, erging ein ablehnender Bescheid des Magistrats und gegen diesen Bescheid richtete M. eine Klage, deren Antrag dahin geht, dass der Magistrat zur Rückzahlung der vom Kläger im Steuerjahr 1884/85 zuviel gezahlten Miethssteuer im Betrage von 10,50 ℳ verurtheilt werde. Im ersten Rechtszug ergab sich folgender unstreitiger Thatbestand. Am 5. Mai 1866 ist dem Kläger, nachdem er als Feldmesser von der Königlichen Regierung zu D. bestellt worden war, in deren Auftrag von dem dortigen Oberbürgermeister der allgemeine Staatsdienereid abgenommen worden — mit den Eingangsworten: „. . . nachdem ich zum Feldmesser der Königlich Preussischen Staaten bestellt worden bin . . ." — Zufolge Vertrages mit der M.-H.'er Eisenbahngesellschaft übernahm er dann bei dieser eine mit einem fixirten Gehalt verbundene, übrigens der Kündigung binnen drei Monaten unterworfene Feldmesserstelle. — Nachdem weiter § 9 des dem Gesetz vom 20. Dezember 1879 beigedruckten Vertrags, betreffend den Uebergang jenes Unternehmens auf den Staat (G. S. 1879 S. 651) bestimmt hatte: „Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal . . . tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit bestehenden Verträge zu erfüllen hat" lehnte Kläger zwar die Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst ab; dagegen wurde er auf Grund des von ihm mit der Gesellschaft eingegangenen Vertrags vom Staat übernommen; insbesondere bezieht er auf Grund dieses Vertrags für die nunmehr dem Staat geleisteten Dienste seit der Verstaatlichung ein fixirtes, in monatlichen Raten zahlbares Jahresgehalt von 4000 ℳ aus der Staatskasse. Beschäftigt wird er von der Königlichen Eisenbahndirektion zu M, bezl. dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt B.-M. und zwar im Bereich der früheren Berlin - Potsdam - Magdeburger Eisenbahngesellschaft. „Im Interesse des Dienstes" ist er seit dem 1. März 1884 von Magdeburg nach Berlin versetzt. In M. war übrigens bereits unterm 30. März 1880 seine Freilassung von Zahlung des Bürgerrechtsgeldes und seine kostenfreie Eintragung in die Bürgerrolle verfügt mit Rücksicht darauf, „dass Sie für den Dienst einer öffentlichen Behörde vereidigt sind und gegenwärtig im Dienst einer solchen beschäftigt werden, also zu den mittelbaren Staatsbeamten gehören."

Wir übergehen hier die Rechtsausführungen sowohl des Klägers wie des Beklagten, welcher die Abweisung der Klage beantragte, auf welche auch der erste Richter erkannte, indem derselbe ausführte, dass die Wohlthaten des Gesetzes vom 11. Juli 1822 den vereideten Feldmessern nur insoweit zukämen, als sie thatsächlich zu den Staatsdienern gehörten, was vorliegend nicht der Fall sei. — Kläger legte hiergegen das Rechtsmittel der Revision ein, wogegen Beklagter, indem er die Ausführungen des Vorderrichters als zutreffend, die des Klägers aber, zumal hinsichtlich der Begriffe des unmittelbaren und des mittelbaren Staatsbeamten, als verfehlt bezeichnete, auf Bestätigung der Vorentscheidung angetragen hat. — Das Ober-Verwaltungsgericht erkannte indess dahin, dass die Vorentscheidung aufzuheben und Beklagte in Höhe von 10,50 ℳ zur Wiedererstattung der vom Kläger pro 1. Oktober 1884/31. März 1885 gezahlten Miethssteuer für verpflichtet zu erachten. Aus den Entscheidungsgründen: „Die Vorentscheidung konnte bei selbständiger Prüfung nicht aufrecht erhalten werden. Zunächst ist im allgemeinen anzuerkennen, dass Kläger bei seiner Anstellung die Eigenschaft eines Staatsbeamten erlangt hat. Entscheidend ist dabei die Thatsache der Vereidigung in Verbindung mit der Lage des objektiven Rechts, auf Grund dessen dieser Akt erfolgte. Nachdem die Ressortminister (§ 118 G. v. 7. November 1811; §§ 17 ff. Instr. v. 29. April 1813) bereits am 31. Januar und 26. Oktober 1820 ausgesprochen hatten: die Feldmesser seien . . . . mit dem förmlichen Diensteide zu belegen; nachdem ferner das Feldmesserreglement vom 1. Dezember 1857 im § 3 eine Belegung der Feldmesser mit Ordnungsstrafen nach näherer Bestimmung des Gesetzes über die Dienstvergehen der nichtrichterlichen Beamten vom 21. Juli 1852 (§§ 19, 21) zugelassen, nachdem überall endlich diese Gesichtspunkte in den M.-Erlassen vom 31. Juli 1851/13. März 1858 und 19. Oktober 1863 eingehend vertreten waren, hat Kläger unter der Herrschaft aller dieser Bestimmungen den allgemeinen Staatsdienereid (Art. 108 Verf.-Urk.) geleistet, und unter dieser Voraussetzung kommt ihm die Eigenschaft eines Staatsbeamten zu, wie auch in den neuesten Min.-Erlassen vom 31. Januar und 9. Juni 1883 wieder anerkannt worden ist. — Diese Eigenschaft hat er aber auch nicht wieder verloren. Dabei scheidet die Zwischenzeit seiner Beschäftigung bei der M.-H.'er Eisenbahngesellschaft ganz aus; immerhin mag während derselben Kläger nicht in der Lage gewesen sein, die den Staatsdienern an sich zukommenden Vorrechte sämmtlich im vollen Umfange und insbesondere nach der hier in Frage stehenden Richtung hin zur Geltung zu bringen; ein über jene Zeit hinausreichender Verlust der einmal erlangten Staatsdiener-Eigenschaft dagegen — ein Verlust auch für die Zeit, da er seine Dienste wieder unmittelbar dem Staate selbst leistete, — war an sich nicht die Folge der gedachten Beschäftigung und konnte sie nach Lage des bestehenden Rechts nicht sein. Abgesehen aber hiervon, ist die Verneinung der aufgeworfenen Frage vollends unbedenklich. Die Tragweite der neueren, unmittelbar gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen über die Rechtsverhältnisse der Feldmesser kommt hierbei nicht allgemein, sondern nur in der Beschränkung darauf in Frage, ob durch sie in dem auf seiten des Klägers einmal begründeten Verhältnisse etwa eine Aenderung herbeigeführt worden ist. Dies ist nicht der Fall (§ 36 R.-Gew.-Ordn. v. 21. Juni 1869; No. 9 Anweis. v. 4. Septbr. 1869). Keinenfalls hinderte die neue Bestimmung der R.-Gew.-Ordnung die einzelne Landesregierung, eine Behandlung der Feldmesser als Staatsbeamte fortbestehen zu lassen. Auch das neue Reglement für die öffentlich „anzustellenden" Feldmesser vom 2. März 1871 entzog diesen nicht die schon erlangte Beamteneigenschaft und ebensowenig kann in dem Ministerial-Erlasse vom 9. Juni 1883 ein Ausdruck der gegentheiligen Absicht gefunden werden. — Anlangend endlich die nach der Verstaatlichung der M.-H.'er Eisenbahn abgegebene Erklärung des Klägers, er lehne die Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst ab, so kann auch sie nicht füglich anders als im Sinne der neueren Behauptung des Klägers, dass er nur eine speziell ihm angebotene unmittelbare Staatsbeamtenstelle ausgeschlagen, damit aber keineswegs aufgehört als vereideter Feldmesser mittelbarer Staatsdiener zu sein, gedeutet werden. Nach Lage der Verhältnisse, wie sie für den Kläger aus dem Akte der Verstaatlichung erwachsen waren, streitet von vornherein die Vermuthung dagegen, dass Kläger damals auf ein bereits früher erworbenes Recht, auf eine ihm bereits einwohnende Eigenschaft habe verzichten wollen oder dass ihm dies auch nur habe angesonnen werden sollen; beiderseits kann — solange nicht das Gegentheil klar erhellt — die Absicht zunächst nur darauf gerichtet angesehen werden, an Stelle des Bestehenden ein Mehreres oder doch ein Anderes treten zu lassen, insbesondere den Erfolg, dass mittelst Eintretens der Königlichen Verwaltung an Stelle der bisherigen Privatverwaltung sich zugleich eine entsprechende materielle Aenderung des Vertragsverhältnisses vollziehe. Das mag Kläger abgelehnt haben, wohingegen es für die Voraussetzung, er habe die Uebernahme in den Staatsdienst in einem anderen, den Verlust der Staatsdiener-Eigenschaft in sich schliessenden Sinne „abgelehnt", nach Lage der Sache an jedem zulänglichen Anhalt fehlt.

Ist hiernach im allgemeinen anzuerkennen, nicht nur, dass der Kläger die Eigenschaft eines unmittelbaren Staatsdieners im Sinne des Gesetzes vom 11. Juli 1822 erlangt hat, sondern auch, dass er — gegenwärtig seine Dienste unmittelbar dem Staate selbst leistend — jene Eigenschaft an sich noch besitzt, so bleibt endlich noch zu untersuchen, ob er auch zu den „besoldeten" (§ 8 das.) Staatsdienern gehört. Thatsächlich feststeht in dieser Beziehung, dass er ein fixirtes, in monatlichen Raten zahlbares „Jahresgehalt" von 4000 ℳ aus der Staatskasse bezieht. Auch ist die Behauptung der Revisionsschrift, dass der Kläger „in der für einen vereideten Feldmesser vorgesehenen technischen Eisenbahn-Sekretärstelle dauernd beschäftigt werde, beklagterseits nicht bestritten worden. Demgegenüber lässt sich, wenn zunächst der Massstab des gedachten Ministerialerlasses vom 19. Oktober 1863 zu Grunde gelegt wird, woselbst „nach eingehender Verhand-

lung zwischen den betheiligten Ministerien" (Erlass v. 6. Juni 1881) schon den auf fixirte, aus der Staatskasse gewährte Diäten angewiesenen Feldmessern die kommunalsteuerlichen Vorrechte „besoldeter" Staatsdiener zuerkannt werden, gewiss nicht bezweifeln, dass der Kläger sich in derselben, wenn nicht noch in einer günstigeren Lage befindet. Aber auch eine hiervon unabhängige Prüfung führt zu keinem anderen Ergebnisse. Dadurch, dass die Bezüge des Klägers „fixirte" — nicht nach seiner jeweiligen Verwendung und Beschäftigung sich bemessende — sind, und dass seine Verwendung in einer bestimmten Stelle dauernd erfolgt, wird nicht nur in Beziehung auf die Beamteneigenschaft, des Klägers überhaupt, — insoweit dazu noch die Begründung eines mehr oder minder dauernden Verhältnisses gehören mag — dieses Moment erfüllt, sondern auch speziell in Beziehung auf die Besoldungsfrage die Eigenschaft jener Bezüge als eine „Besoldung" hinlänglich klargestellt — und das selbst gegenüber den Thatsachen, dass es einerseits ein Vertragsverhältniss ist, auf Grund dessen die Gewährung des „Gehalts" erfolgt und andererseits dieses Verhältniss auf dem Wege der Kündigung wieder gelöst werden kann. Es ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, und zumal nicht bei einem ohnehin schon mit der Eigenschaft eines unmittelbaren Staatsdieners ausgestatteten Kontrahenten ausgeschlossen, dass auch im Vertragswege und unter dem Vorbehalte der Kündigung ein Verhältniss mit öffentlich rechtlichem Charakter — insoweit es eines solchen für den Begriff der „Besoldung" bedarf — begründet werde. Und dass dies hier geschehen ist, muss nach Lage der Sache in Ermangelung jedes sicheren Anhalts für die gegentheilige Voraussetzung angenommen werden. Freilich soll das zuständige Königliche Eisenbahn-Betriebsamt eine abweichende Auffassung vertreten haben. Die bezügliche Aeusserung selbst liegt aber nicht vor und an sich kann jener Thatsache eine entscheidende Bedeutung bei Beantwortung der hier vorliegenden kommunalsteuerlichen Frage nicht zugestanden werden." (Erk. des II. Senats des Ober-Verwaltungsgerichts (Berlin) vom 14. September 1885; Pr. Verwalt.-Bl. Bd. VII S. 57 ff.)

Litteratur.

Die rationelle Heizung und Lüftung. Von Ed. Deny, übersetzt und mit einem Anhang über die Vervollkommnung der Heiz- und Lüftungsanlagen versehen von E. Haesecke. Verlag von Ernst & Korn (Gropius'sche Buchhandlung), Berlin Wilhelmstr. 90.

Der Verfasser hatte bereits im Jahre 1877 in einer Schrift darauf hingewiesen, dass eine aufwärts gerichtete Ventilation am günstigsten und für die gleichmässige und leichte Erwärmung eines Raumes die Fussbodenheizung am vortheilhaftesten wäre; dieser Behauptung war zwar vom Prof. Wolpert beigepflichtet, vom Prof. H. Fischer dagegen gerade die entgegengesetzte Ansicht aufgestellt worden. Der Verfasser hielt es daher für angezeigt, auf das vorliegende Werk von Deny — das neben einer gedrängten Zusammenstellung der wichtigsten, auf die Lüftung bezüglichen Punkte gerade die Frage, wie die Luft am zweckmässigsten zu- und abzuführen und die Mischung der reinen mit der verdorbenen Luft möglichst zu verhindern sei, erörtert und auch die Uebertragung der Wärme durch Metallwände und Strahlrippen einer eingehenden Untersuchung unterwirft — durch Uebersetzung ins Deutsche auch weitere Kreise aufmerksam zu machen. Da jedoch in Deutschland der Centralheizung eine grössere Bedeutung beigelegt wird, als es in dieser Schrift der Fall ist, und bedeutende Verbesserungen besonders bei der Dampfheizung zu Tage getreten sind, so hat der Verfasser in dem Anhange ein System gebildet, welches die Vortheile dieser Heizmethode mit den von Deny für die Lüftung aufgestellten Grundsätzen verbindet.

Es ist bekanntlich die Kühlung der Diensträume in der warmen Jahreszeit kaum von minderer Bedeutung, als die Erwärmung derselben im Winter; wir unterlassen es daher nicht, die Aufmerksamkeit der bautechnischen Kreise auf dieses Werk hinzulenken.

Katechismus für die Prüfungen zum Lademeister der Staatseisenbahnen von J. Tesch. Verlag von Franz Siemenroth in Berlin, Wilhelmstr. 25. Preis 2 *M.*

Den Verfasser hat der Umstand, dass die sich zum Lademeister vorbereitenden Beamten in dem einen Jahre ihrer Probedienstzeit nicht immer Gelegenheit haben, sich in das ganze Gebiet der bei der Prüfung von ihnen verlangten Fachkenntnisse durch die praktische Ausbildung einzuführen, veranlasst, aus den amtlichen Bestimmungen, Instruktionen und Dienstvorschriften, in denen die für die Prüfung zum Lademeister geltenden Bestimmungen zerstreut sind, dieselben in dem vorliegenden Werke zusammenzustellen. Durch die gewählte Form der Frage und Antwort beabsichtigt der Verfasser, den Beamten an die Fachprüfung um so leichter zu gewöhnen, als er ihn dadurch in den Stand setzt, öftere Selbstprüfungen abzuhalten.

Wir haben das gebotene Material nach dem Prüfungsreglement für die nicht im Stations-, Expeditions- oder Büreaudienst beschäftigten mittleren und niederen Staats-Eisenbahnbeamten durchgesehen und stehen nicht an anzuerkennen, dass der Inhalt des Werkchens den gestellten Anforderungen vollkommen genügt, andererseits aber dem Anwärter auch keine für die zu bestehende Prüfung überflüssigen Kenntnisse aufzwingt. Die gestellten Fragen könnten allerdings wohl manchmal genauer gefasst werden, denn es dürfte zuweilen selbst dem der einzelnen Bestimmungen genau kundigen Beamten schwer fallen, auf die gestellten Fragen die dahinter angegebenen Antworten zu ertheilen.

Bei einer zweiten Auflage dieses Werkes werden jedenfalls derartige kleine Mängel beseitigt werden; dem Gesammtwerthe desselben thun sie indessen wohl kaum Eintrag, wir tragen daher kein Bedenken, dasselbe als einen brauchbaren Lehrer allen, welche sich die zur Lademeister-Prüfung erforderlichen Kenntnisse aneignen wollen, zu empfehlen.

Miszellen.

Stahlschwellen in England.

Die Englische Midland-Eisenbahngesellschaft hat bei einer Firma in Belgien 5 000 Stück Stahlschwellen zur Herstellung einer Probestrecke bestellt. Sie wandte sich zunächst an mehrere Englische Firmen, aber keine derselben war mit der erforderlichen Einrichtung versehen und da es unsicher war, ob die Eisenbahngesellschaft die Metallschwellen definitiv an Stelle der Holzschwellen einführen würde, so forderten die Englischen Firmen mit Rücksicht auf die Kosten der erforderlichen Einrichtung einen sehr hohen Preis, während die mit den Walzeneinrichtungen bereits ausgerüstete Belgische Firma die Lieferung zu billigerem Preise übernahm. R. B.

Japanische Bahnen.

Im Monat April d. J. betrug die Gesammtlänge der in Japan im Betriebe befindlichen Bahnen ungefähr 425 km, weitere 450 km sind zur Zeit im Bau und etwa 1 000 km ausserdem projektirt. Wenn man bedenkt, dass der erste Schienenweg in Japan im Jahre 1872 hergestellt ist, so muss man anerkennen, dass in den übrigen civilisirten Ländern ein so schneller Fortschritt nicht erreicht worden ist und besonders sind die Europäischen Inseln Corsica, Sardinien, Sicilien weit hinter der Nippon-Insel zurück. Die erste und wichtigste Japanische Linie ist die Staatsbahn von Tokio nach Yokohama, die zweite gleichfalls vom Staate erbaute Linie geht von Kobe nach Osaka, dann folgen der Reihe nach Osaka-Kioto, Tsouronga-Ogaki, Tokio-Mayebachi und Chinagawa-Kawagucki.

Auf den Staatsbahnen ist das Material Amerikanischen Ursprungs, ebenso sind die Schienen und eisernen Brücken der Japan-Eisenbahngesellschaft von Amerika geliefert, die Maschinen sind Englischen Ursprungs und die Wagen sind in den Werkstätten von Chinbachi gebaut. Ueberall sind drei Wagenklassen vorhanden und die dritte Klasse ergibt die grössten Einnahmen. Wie sich die Erträge der Staatsbahnen gestalten, ist schwer anzugeben, da eine Veröffentlichung nicht stattfindet, aber sie dürften sich nach der Lebhaftigkeit des Verkehrs befriedigend stellen. Eine Englische Aktiengesellschaft hat im Jahre 1884 10 pCt. Dividende vertheilt. R. B.

Kanonentransport.

Ueber den Transport einer Krupp'schen Riesenkanone von Essen nach Spezia durch die Schweiz berichtet das „Luz. Tagbl." Die Verhandlungen von Krupp mit den Bahnen dauern schon viele Monate und scheinen nunmehr zum Abschluss gekommen zu sein. Der Transport geht über die Aargauische Südbahn, also nicht über Luzern, sondern via Rothkreuz. Die Kanone hat 121 t (1 t = 20 Ct.), der leere Wagen nahezu 100 t Gewicht. Das Monstrum misst 15 m Länge, bei 1,9 grösstem Durchmesser. Der Wagen besitzt 16 Achsen (32 Räder) und eine Länge von circa 23 m. Er ist Eigenthum der Fabrik Krupp und sehr schön konstruirt, so zwar, dass die Last sich auf jede Achse gleich vertheilt und dass je 4 Achsen eine Gruppe bilden, welch' letztere sich zwangslos in die Bahnkurven einstellen kann. Die Beförderung über die Bergrampe geht ganz leicht mit 2 Maschinen, und obwohl die grosse Last für die Brücken sehr unvortheilhaft auf eine kleine Basis reduzirt ist, soll bei keiner neuen Brücke der Gotthardbahn eine besondere Stützung nöthig werden. Die Transporte können jetzt von den Bahnorganen jeden Augenblick eingeleitet werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Am 10. Dezember d. J. kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr zur Einführung:**

1. die Nachträge No. XIII zu Heft 2, No. XII zu Heft 3, No. XI zu Heft 4 und No. XII zu Hett 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883,
2. der Nachtrag No. IX zu Heft 3 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen etc.) vom 1. April 1883.

Die bezeichneten Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Bütgenbach, Kalterherberg, Malmedy, Sourbrodt und Weismes des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (Basalt etc.) für den Verkehr von Station Cobern, Erhöhung der Tarifentfernung Frintrop-Cochem vom 25. Januar 1886 ab auf 224 km und erhöhte, vom 22. Januar 1886 ab gültige Frachtsätze für Kohlensendungen der Zeche Wolfsbank (neuer Schacht) nach Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 4. Dezember 1885. (2546)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Dezember d. J. ist im Staatsbahnverkehr **Berlin-Breslau** für die Beförderung von Braunkohlen, Steinkohlen, Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche, Briquetts und Torf bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Hermannia nach Stargard i/Pom. über Bärwalde ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,36 *M.* pro 100 kg zur Einführung gelangt.

Breslau, den 6. Dezember 1885. (2547)
Königliche Eisenbahndirektion.

In dem **Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs etc.** ab Königsberg in Pr. nach Deutschen und Niederländischen Stationen vom 15. November 1885 wird der Satz Königsberg-Cöthen (E.-D.-B. Erfurt) auf 1,73 *M.* erhöht.

Diese Erhöhung tritt mit dem 20. Januar 1886 in Kraft. (2548)

Bromberg, den 4. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch die vom 15. Dezember d. J. gültigen Nachträge

XXXVII zum Gütertarifheft No. 1,
VII „ „ No. 2,
XXI „ „ No. 3a

werden theils abgeänderte, theils neue Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen eingeführt. Soweit hierdurch Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze eintreten, werden dieselben erst am 15. Januar 1886 in Kraft gesetzt.

Näheres durch die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Nachträge zu erhalten sind.

Erfurt, den 30. November 1885. (2549)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-Bayerischer Viehverkehr. Am 15. Januar 1886 tritt die zwischen Lichtenfels Bayer. Staatsbahn und den Stationen Gotha und Hersfeld für die Beförderung von lebenden Thieren z. Z. bestehende unmittelbare Abfertigung und Gebührenberechnung ausser Kraft.

Erfurt, den 1. Dezember 1885. (2550)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Staatsbahntarif Bromberg-Breslau** kommen mit dem 16. Dezember 1885 ermässigte Transitsätze für Getreide etc. für die Grenz-Uebergangsstationen Jägerndorf, Kattowitz, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg und Ziegenhals des Direktionsbezirks Breslau und neue Ausnahmesätze für Getreide etc. zwischen Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde einer- und den Stationen der Strecke Czempin-Schrimm des Direktionsbezirks Breslau andererseits, ferner neue Holz-Ausnahmesätze für Breslau N. M./B. F. Bahnhof sowie einige Berichtigungen zum Haupttarif bezw. Nachträgen zur Einführung.

Die bezüglichen Frachtsätze etc. sind bei den Verbandstationen bezw. Güterexpeditionen in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 29. November 1885. (2551)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit finden für den **Transport von Steinen** des Spezialtarifs III im Verkehr der Stationen Hanau Nordbahnhof und Ostbahnhof, sowie Offenbach einerseits und verschiedenen Bayerischen Stationen andererseits direkte Ausnahmefrachtsätze Anwendung, durch welche die bisherigen bezüglichen Frachtsätze in Wegfall kommen.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfragen die Güterexpeditionen der genannten Stationen.

Hannover, den 28. November 1885. (2552)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. d. M. ab treten im **Bayerisch-Sächsischen Verkehr** zwischen der Station Lindau der Bayerischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatsbahn Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Wolfsgefärth andererseits ermässigte Frachtsätze der Klasse A 1 in Kraft, welche mit den für die gleichnamigen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt eingeführten bezüglichen Tarifsätzen übereinstimmen.

Dresden, am 3. Dezember 1885. (2553)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit Gültigkeit vom 10. d. M. ab werden die Stationen Bautzen, Berggiesshübel, Borna, Görlitz, Leisnig, Limbach, Lugau, Mittweida, Siegmar, Zittau und Zeulenroda der Sächsischen Staatsbahn einerseits und die Station Amberg der Bayerischen Staatsbahn andererseits in den **Bayerisch-Sächsischen Ausnahmetarif 7 b** (Roheisen aus Bayern) einbezogen.

Ueber die betreffenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, am 2. Dezember 1885. (2554)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Güterverkehr Basel Bad. Bahn-Gotthardbahn. Mit dem 1. Januar 1886 tritt ein Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof loco und transit und den Stationen der Gotthardbahn in Kraft. Für neues Eisenbahnmaterial von Basel nach Biasca und Bellinzona werden folgende Frachten berechnet:

von Basel loco		von Basel transit	
nach Biasca und Bellinzona			
Wagenladungen von			
5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
25,89	15,29	24,69	14,09

pro 1 000 kg in Francs und Centimes.

Mit dem gleichen Tage treten ausser Kraft:

Der Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern von Basel Bad. Bahn nach Stationen der Gotthardbahn via Waldshut-Rothkreuz vom 1. Oktober 1882 und

der Reexpeditionstarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Grossh. Badischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Gotthardbahn andererseits via Waldshut-Rothkreuz mit Umkartirung der Güter in Waldshut vom 1. August 1883. (2555)

Karlsruhe, den 2. Dezember 1885.
Generaldirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 15. d. Mts. treten für Güter des Spezialtarifs III, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg, oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen, die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Dahlhausen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und folgenden Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits:

Rodingen (348 km) . 8,92 *M.*
Steinfort (327 „) . 8,42 „
pro 1 000 kg.

Köln, den 4. Dezember 1885. (2556)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion,
(linksrheinische).

Die im **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverbande** (Heft 3 vom 1. Oktober 1883) für den Verkehr mit Goch N. B. D. E. und Nymegen N. St. B. enthaltenen Frachtsätze treten am 20. Januar k. Js. ausser Kraft.

Breslau, den 4. Dezember 1885. (2557)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Am 10. Dezember cr. tritt für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen etc. zwischen den Stationen Podwoloczyska trans., Brody trans., Sokal trans. und Husiatyn trans. einerseits und Deutschen Stationen andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen sämmtliche noch bestehende Frachtsätze für Getreide etc. Russischer Provenienz in den Tarifheften 1 und 2 vom 20. Mai 1883 des **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehrs** und allen zu denselben erschienenen Nachträgen aufgehoben werden.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten, bezw. Frachtsätze für einzelne Deutsche Stationen nicht wieder vorgesehen sind, bleiben die alten Frachtsätze noch bis zum 31. Januar k. Js. in Wirksamkeit.

Der Tarif ist zum Preise von 0,65 *M.* von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 2. Dezember 1885. (2558)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Verband Thüringischer Bahnen. Die direkte Personenabfertigung für den Verkehr von Schwarza (S. B.) nach Apolda, Kösen, Merseburg, Weissenfels, Zeitz, Wolfsgefärth, Arnstadt, Eisenach, Gotha, Roda, Hermsdorf-Klosterlausnitz sowie nach Greussen, Nordhausen, Sondershausen, Straussfurt über Mellingen und nach Greussen, Nordhausen, Sondershausen, Straussfurt, Cölleda, Ruttstädt über Grossheringen gelangt mit dem 1. Februar k. J. zur Aufhebung.

Für den Verkehr von Apolda, Kösen, Merseburg, Weissenfels, Zeitz, Wolfsgefärth, Arnstadt, Eisenach und Gotha nach Schwarza bleibt die direkte Abfertigung bestehen und wird unter Verwendung von Blanquetbillets bewirkt.

Erfurt, den 2. Dezember 1885. (2559)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 15. Dezember d. J. kommt zu dem Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau u. s. w. vom 1. Oktober 1884 ein Nachtrag 1 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Bromberg, ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn sowie neue Frachtsätze für Stationen der Mecklenburgischen Südbahnen. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 29. November 1885. (2560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Import-Tarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg. Vom 1. Januar 1886 neuen Stils ab ist es gestattet, im Verkehr nach Moskau diejenigen Artikel, welche nach dem 5. Nachtrage zu dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs,gültig vom 15. September 1885 neuen Stils, zu den ermässigten Tarifsätzen der Spezialtarife 2 und 3 bisher ausschliesslich via Alexandrowo u. Grajewo (bezw. Sosnowice) befördert werden durften, in der Zeit vom 21. bis ultimo jeden Monats zu den höheren Tarifsätzen des Spezialtarifs 1 des bezeichneten Tarifs über die Route via Wirballen-St. Petersburg einzeln oder zusammen mit anderen gleichtarifirenden Artikeln zur Beförderung zu bringen.

Bromberg, den 3. Dezember 1885. (2561)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch - Mittelrussischen Eisenbahn-Verbandes.

Privileg. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Salz-Transporte. Im Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Oesterr. Grenzstationen, ddo. 1. Februar 1885, wird die auf Seite 7 des Tarifheftes enthaltene Tarifirung des Artikels „Salz, als Koch- und Speisesalz, Abfall-, Abraum-, Fegesalz, Viehsalzlecksteine, Seesalz" nach Spezialtarif A 2 bezw. Spezialtarif III, mit 20. Januar 1886 ausser Kraft gesetzt. (2562RM)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Am 25. v. Mts. ist — nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft — die Haltestelle Gutenstein Streiteben, zwischen den Stationen Unter - Drauberg und Prevali der Kärnthnerlinie gelegen, für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 5. Dezember 1885. (2563)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn und Lokalbahn Jaroslau - Sokal. Einführung von Nachträgen zu den Lokal-Personentarifen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1886 treten nachstehende Tarifnachträge in Kraft:

I. Nachtrag VIII zum Lokal-Personentarife der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn vom 1. September 1876, enthaltend:

1. Allgemeine Berichtigungen und Aenderungen im Haupttarife.
2. Herabsetzung der Gebühr für Salon- oder besondere Personenwagen.
3. Aenderung der Gebühr für Angeld und Konventionalstrafe für Wagenverzögerung.
4. Geänderte Bestimmung für die Beförderung von Schüblingen, Civilarrestanten, Sträflingen und deren Eskorte, sowie Militär-Stellungsflüchtlinge.
5. Neue Fassung der Minimalgebühr für Separat-Personenzüge.
6. Beförderung von Pferden und Equipagen mit Kurier-, Eil- und Schnellzügen.
7. Berichtigungen in den Stationstarifen.
8. Neuer Anhang zum Haupttarife mit den Bestimmungen und Preisen für die Ausgabe der Jahres-Abonnementskarten pro 1886.

II. Nachtrag III zum Tarife der Lokalbahn Jaroslau-Sokal vom 1. Januar 1885, enthaltend:

Bestimmungen und Preise für die Ausgabe der Jahres-Abonnementskarten pro 1886.

Hierdurch werden die Nachträge II, III, IV, V und VII zum Lokal-Personentarife der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn vom 1. September 1876 aufgehoben.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Stationen, bei der Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 4. Dezember 1885. (2564)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl - Ludwigbahn.

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra - Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. Dezember cr. fälligen Koupons unserer 4 pCt. Prioritätsanleihe I. Emission — Koupons 4 — erfolgt ausser bei unserer Hauptkasse hier und bei den Billetexpeditionen unserer Bahn bei der Mitteldeutschen Kreditbank hier, bei Herren Mendelssohn & Comp. in Berlin, bei der Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank in Frankfurt a/M., bei Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, bei der Coburg-Gothaischen Kreditgesellschaft in Coburg bei Herren Becker & Comp. in Leipzig, bei der Leipziger Diskonto-Gesellschaft daselbst und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M.

Meiningen, den 3. Dezember 1885.
Die Direktion (2565)
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 31. Dezember 1885 fällige Zinsenkoupon unserer $4\frac{1}{2}$ pCt. Prioritätsanleihe vom 15. Mai 1880 wird u. zw.

jener der Schuldverschreibungen à 1 500 ℳ mit 33 ℳ 75 ₰ und

jener der Schuldverschreibungen à 300 ℳ mit 6 ℳ 75 ₰

bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebig & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und
„ „ bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und
„ „ bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Teplitz, am 4. Dezember 1885. (2566)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Submissionen.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von

a) 3 Stück dreiachsigen Normal-Tenderlokomotiven, à 5 t Raddruck für Nebenbahnen,
b) 1 Personenwagen I/II. Klasse,
c) 1 „ II/III. „
d) 14 „ III. „
e) 1 „ IV. „
f) 8 Stück dreiachsigen Gepäckwagen,
g) 7 „ zweiachsigen „
ad b—g sämmtlich mit Spindel- und Luftdruckbremse,
h) 277 Radsätzen für Wagen,
i) 174 Lagerkasten für Wagen,
k) 174 Trage- und 160 Spiralfedern für Wagen

soll vergeben werden.

Bedingungen können zu 2 ℳ ad a, zu 3 ℳ ad b bis g und zu je 1 ℳ ad h bis k von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Anerbieten sind bis zur Eröffnungszeit und zwar für die Lokomotiven bis zum 17. Dezember d. J. Vormittags 10 Uhr, für die Wagen und deren Zubehörstücke bis zum 18. Dezember d. J. Vormittags 10 Uhr mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" bezw. der Aufschrift „Verding von Wagen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48 hier, einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 1. Dezember 1885. (2567)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

V. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den diesseitigen Hauptwerkstätten angesammelten alten Werkstattsmaterialien als Eisen, Stahl, Antimonialblei, Schienenenden, Radreifen, Weichenzungen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Leinen-, Plüsch- und andere Abfälle, Glasbruch, Gummi, Schleifsteine, 2 brauchbare Kreiselpumpen sollen im Wege öffentlicher Ausschreibung verkauft werden.

Die Bestandsnachweisung und Bedingungen liegen im Materialienbüreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift:
„Angebot auf alte Werkstattsmaterialien"
bis zum Termine am
Dienstag, den 22. Dezember 1885, Vormittags 11 Uhr,
verschlossen und portofrei an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 5. Januar 1886 ab.

Magdeburg, den 3. Dezember 1885. (2568)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Verkauf von Altmaterialien.

7 800 q Altschienen (Schienenpauscheisen),
4 760 „ verschiedenes Alteisen und alter Stahl,
73 „ Altmetalle und
15 „ alter Kautschuk, altes Leder und Seiler- und Posamentierwaaren und Papierabfälle

werden im Offertwege veräussert.

Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für Altmaterialien“ bei der Centralleitung in Wien bis 29. Dezember 1885, 11 Uhr Vormittags einzubringen, und ist gleichzeitig bei der Centralkasse in Wien ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. der Offertsumme zu erlegen.

Die näheren Bestimmungen für die Offertverhandlung und den Verkauf von Altmaterialien, sowie das Detailverzeichniss der zu veräussernden Materialien können bei den Materialverwaltungen in Wien, Lemberg, Bukarest und Jassy behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Wien, am 28. November 1885. (2569)

Der Verwaltungsrath.

VI. Vakanzen.

Eisenbahn - Betriebspersonal. Tüchtige Stationsvorsteher, welche eine mehrjährige Praxis und gute Zeugnisse nachweisen können, welche letztere nebst Lebenslauf den Meldungen in Abschrift beizufügen sind, werden zum sofortigen Eintritt gesucht durch die

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., 28. November 1885,
Grossbeerenstr. 88/89. (2570)

Tüchtige, im Eisenbahndienst erfahrene Beamte für obere Stellungen im Büreau- und Contrôledienst, sowie für Stationsdienst werden zum baldigen Eintritt gesucht.

Nur solche Bewerber, welche eine mehrjährige Praxis im äusseren und inneren Dienst nachweisen können, wollen sich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und eines Lebenslaufs melden in der

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., 28. November 1885,
Grossbeerenstr. 88/89. (2571)

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn in Braunschweig.
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)
Soeben erschien:

Der elektromagnetische Telegraph
in den Hauptstadien seiner Entwickelung und in seiner gegenwärtigen Ausbildung und Anwendung, nebst einem Anhange über den Betrieb der elektrischen Uhren. Ein Handbuch der theoretischen und praktischen Telegraphie für Telegraphenbeamte, Physiker, Mechaniker und das gebildete Publikum von
Dr. H. Schellen.
Bearbeitet von **Joseph Kareis.**
Sechste gänzlich umgearbeitete Auflage. Mit zahlreichen Holzstichen.
gr. 8. geh. 5. Lieferung. Preis 4 Mark 20 Pf.

Hochfeine
Weichselpfeifen,
1 Meter lang, weit gebohrt, Dutz. 24 *M.*, extrafein, elegant 30 *M.*, Briloner 12 *M.*, Probe 1/2 Dutz. wird abgegeben. Nichtconv. zurückgenommen. Ill. Preisl. fr.
M. Schreiber, Hoflieferant, Düsseldorf.

Joseph Vögele,
Mannheim.
Gegründet 1842.
Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren, Signalstellungen für Haupt- und Secundärbahnen
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- u. Glühlicht durch ein und dieselbe Maschine.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Lokomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1700 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3800 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 35000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Güterwagen jeder Construction,
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
verkauft und **vermiethet** zu äusserst günstigen Conditionen die
Cie. Auxiliaire belge de chemins de fer (société anonyme)
24 rue des XII apôtres in Brüssel.

Vortheilhafte Bezugsquelle für Uhren.
Der Unterzeichnete liefert seit Jahren an die Herren Beamten Uhren aller Art nur **I. Qualität** und unter **5 jähriger Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. Preis-Verzeichnisse, Zeugnisse von Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.
Bestellungen bitte baldigst zu machen, damit sämmtliche Aufträge vor Weihnachten ausgeführt werden können.
Hch. Hansen, Uhrenfabrik, Aachen, Bahnhofstr. 29.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktiengesellschaft bei, betr. Lehmann's Heissluftmaschine.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 2. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

№ 97. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogene Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. Dezember 1885.

Dieser Nummer liegt No. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Entwickelung der Trambahnen.

Kaum eine Neuerung hat in letzter Zeit sich so schnell entwickelt und sich den Anforderungen des Verkehrs in den verschiedensten Formen und den verschiedenen Theilen der Erde so angepasst, wie die Trambahnen. Obgleich der Gebrauch derselben bereits mehr als 2½ Jahrhunderte alt ist, so war es doch der verhältnissmässig neuesten Zeit vorbehalten, ihre Entwickelung so eigenartig zu gestalten, dass sie als ein besonderes Verkehrsmittel dem gewöhnlichen Eisenbahnsystem gegenübergestellt werden konnten. Die Bohlenbahnen für den Transport der Wagen der Hochofenindustrie, welche die erste rohe Form der Tramwagen bilden, können bis zum Jahre 1602 zurück verfolgt werden, wo sie zum ersten Mal in den grossen nördlichen Englischen Kohlenfeldern zur Erleichterung der Zugarbeit der Pferde eingeführt wurden. Im Jahre 1738 wurden die bis dahin verwendeten hölzernen Fahrbahnen durch gusseiserne Schienen von 0,9 m Länge ersetzt, welchen nach kurzer Zeit rundköpfige Schienen aus Gusseisen folgten und später kamen schmiedeeiserne Schienen von 1,5 m Länge zur Anwendung. Aber diese bilden eher schon den Anfang der eigentlichen Eisenbahnen als des Trambahnsystems der Neuzeit. Die Anwendung eines metallischen Weges für den Strassenverkehr in seiner jetzigen Form ist verhältnissmässig neu. Bis zum Jahre 1876 waren in Grossbritannien nur 254 km Strassenbahn mit einem Anlagekapital von 45 060 000 ℳ hergestellt. Sechs Jahre später finden wir bereits 1 080 km mit einem Baukapital von 195 000 000 ℳ. Innerhalb dieser kurzen Frist hat also eine Zunahme der Länge um 826 km, d. h. 325 pCt., und eine Vermehrung des Anlagekapitals um 330 pCt. stattgefunden. Es geht daraus hervor, dass die neuere Entwickelung der Strassenbahnen ausserordentlich rasch vor sich gegangen ist, so rasch, dass sie alle andern Verkehrsmittel ähnlicher Art in den Schatten stellt. Es muss von hohem Interesse sein, die Umstände des Wachsthums dieser neuen Industrie zu untersuchen und zwar sowohl in technischer als wirthschaftlicher Beziehung und dies soll, soweit Material zur Verfügung steht, für Grossbritannien und einige andere Länder versucht werden.

Fassen wir zunächst die Baukosten ins Auge, so finden wir hierbei zunächst sehr bedeutende Unterschiede. Bei Eisenbahnbauten findet man, dass die Kosten bei den leitenden Völkern der Erde zwischen einem Durchschnitt von 520 000 ℳ pro Kilometer in England bis zu 150 000 ℳ pro Kilometer in den Vereinigten Staaten schwanken, aber es ist bemerkenswerth, dass in gleicher Weise in allen Ländern in neuester Zeit das Bestreben hervortritt, die kilometrischen Anlagekosten zu erhöhen. Dasselbe ist bei den Trambahnen geschehen. Einige derselben sind mit wirklich sehr geringen Kosten hergestellt und ausgerüstet worden, bisweilen mit weniger als 37 000 ℳ pro Kilometer, während andere, wie z. B. die Newyork- und Harlem-Linie ungeheuere Kapitalien erfordert haben. Zwischen diesen beiden äussersten Grenzen finden sich alle Zwischenstufen, doch nähert sich die Mehrzahl der unteren Grenze. In England sind die Kosten im Durchschnitt ziemlich gleichmässig geblieben, denn in den letzten 7 Jahren schwanken dieselben zwischen einem Meistbetrage von 194 400 ℳ bis zu 176 700 ℳ. Die folgende Tabelle gibt eine spezielle Uebersicht.

Grossbritannien: Anlagekapital der Trambahnen von 1876—1883.

Jahr	Anlagekapital ℳ	Kilometer in Betrieb	Kosten pro Kilometer ℳ
1876	45 060 000	254	177 240
1878	84 140 000	433	194 390
1879	97 220 000	516	188 230
1880	113 300 000	592	191 385
1881	138 780 000	785	176 789
1882	165 220 000	907	182 160
1883	195 000 000	1 079	180 723

Man sieht, wie vorauszusehen war, dass diese Zahlen sehr erheblich hinter den durchschnittlichen kilometrischen Ausgaben für Eisenbahn-Anlagekapital in demselben Zeitabschnitt zurückbleiben da sie thatsächlich nur ein Drittel der ausgegebenen Durchschnittssumme betragen. Es ist indessen einigermassen auffallend, dass während in England die Trambahnen nur etwa ein Drittel de

Durchschnittskosten der Eisenbahnen erfordern, dies im Staate Newyork sich ganz anders gestaltet. Dort sind zur Zeit etwa 800 km in Betrieb oder ungefähr drei Viertel soviel wie in England. Bei der Prüfung von 12 Berichten der Hauptlinien Newyorks finden wir bei einer Länge von 269 km ein Anlagekapital von mehr als 670 000 *M.* pro Kilometer, d. h. ungefähr viermal soviel wie in England. Dieser Durchschnitt begreift in sich einige sehr auffällige Grenzwerthe. Auf der Buffalo- und East-Side-Linie betrug das Anlagekapital nicht mehr als 66 180 *M.* pro Kilometer, bei der Broadway- und Seventh-Avenue-Linie, 13 km lang, 123 900 *M.* pro Kilometer und bei der Newyork- und Harlem-Linie, 9,5 km lang, erreichen die ohne Gleichen dastehenden Kosten den Betrag von 938 800 *M.* pro Kilometer. Am nächsten kommt dem Englischen Durchschnitt sowohl hinsichtlich der Konstruktion als der Kosten die Brooklyn-City-Linie, 70,4 km lang, welche pro Kilometer 193 500 *M.* kostet.

Sowohl in Pennsylvania als Massachusetts, wo in den letzten Jahren eine sehr lebhafte Entwickelung der Trambahnen stattgefunden hat, ist der Kapitalaufwand geringer als in England und Newyork. In Pennsylvania kosten die 8 Hauptlinien mit einer Gesammtlänge von 343 km im Durchschnitt pro Kilometer 90 000 *M.* Die höchsten Kosten bei der Western-Pennsylvania-Linie haben 141 700 *M.*, die geringsten bei den Linien in der zweiten und dritten Strasse, 59,2 km lang, 62 300 *M.* pro Kilometer betragen.

In Massachusetts ist der Durchschnittspreis für Bau und Ausrüstung etwas höher als in Pennsylvania. Bei den fünf Hauptlinien mit einer Gesammtlänge von 251 km beträgt das Anlagekapital pro Kilometer 110 000 *M.*

Die Kosten der verschiedenen Linien scheinen hier innerhalb gewisser Grenzen ziemlich konstant geblieben zu sein und zeigen nicht so abweichende Grenzwerthe wie bei den Newyorker Trambahnen. Man muss hierbei indess beachten, dass die letzteren im allgemeinen zweigleisig oder noch mehrgleisig gebaut sind, während bei den beiden letztgenannten Staaten meist eingleisige Linien vorliegen.

Die Kapitalausgabe für Trambahnen in England und Wales betrug bis zum 30. Juni 1883 154 475 100 *M.* und setzte sich wie folgt zusammen:

	Kapital *M.*	Prozente des Gesammtkapitals
Im Betriebe befindliche Linien und Nebenanlagen einschliesslich Grunderwerb etc.	113 529 640	73
Im Bau begriffene Linien und Anlagen	626 106	4
Pferde	1 022 330	7
Lokomotiven	139 484	0,9
Wagen	785 630	5
Gesetzliche und Parlamentsausgaben	749 152	5
Alles übrige	767 846	5

Diese einem Parlamentsberichte entnommenen Zahlen geben eine allgemeine Vorstellung von der Zusammensetzung des Kapitals bei den Englischen Strassenbahnen.

Die Zusammenstellung ist nicht so beschaffen, um einen Vergleich mit den Eisenbahnen hinsichtlich der verschiedenen Punkte zu gestatten und die Verhältnisse beider Verkehrsmittel in Bezug auf Zugkraft und andere Punkte sind auch zu verschiedenartig. Aus den amtlichen Berichten können indessen die folgenden Daten hinsichtlich der Durchschnittskosten von Pferden, Wagen und Lokomotiven entnommen werden (bis 30. Juni 1883):

	Anzahl	Gesammtkosten *M.*	Durchschnittskosten *M.*
Pferde	15 702	10 223 300	650
Wagen	2 217	7 856 300	3 544
Lokomotiven	95	1 394 840	14 682

Die Verwendung der Maschinenkraft statt der Pferde scheint gute Fortschritte zu machen.

Im Jahre 1878 waren im ganzen in England bei den Strassenbahnen 14 Lokomotiven im Betrieb, 1880 bereits 17 Stück und 1883 117, sodass eine Zunahme um 100 Stück in drei Jahren stattgefunden hat.

Sowohl beim Trambahnverkehr als beim Eisenbahnbetrieb trifft man auf grosse Unterschiede in den Betriebskosten und zwar nicht nur zwischen verschiedenen Linien, sondern auch zwischen verschiedenen Ländern. Es ist nicht ohne Interesse zu sehen, wie sich die Kosten der beiden Systeme in England zu einander stellen. In der folgenden Zusammenstellung ist ein Versuch gemacht, diese Daten zur Anschauung zu bringen, wobei die Betriebskosten für Pferdebahnen und Eisenbahnen für das mit dem 30. Juni 1883 abschliessende Jahr gewählt sind.

Vergleich der Betriebskosten pro Kilometer betriebene Linie auf den Trambahnen und Eisenbahnen Englands im Jahre 1883.

	Eisenbahnen *M.*	Trambahnen *M.*
Bahnunterhaltung und Nebenanlagen	4 475	1 753
Pferde und Lokomotiven	6 203	16 670 330
Reparaturen und Erneuerungen	2 200	1 318
Verkehrsausgaben	7 446	8 639
Leitung	—	1 442
Steuern und Gefälle	1 728	1 075
Haftpflichtentschädigungen	—	460
Gesetzliche und parlamentarische Abgaben Andere Betriebsausgaben	1 927	298 659
	23 979	32 644

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass die Durchschnittsausgabe pro Betriebskilometer 8 665 *M.* beträgt, mithin bei den Trambahnen um 36 pCt. höher ist als bei den Eisenbahnen. Der Unterschied gegen die Trambahnen macht sich hauptsächlich bei den Positionen Zugkraft und Verkehrsausgaben geltend, alle anderen Betriebskosten sind bei den Trambahnen niedriger. Hinsichtlich der ersteren entsteht, wie zu erwarten war, die Differenz durch die grösseren Unterhaltungskosten der Pferde im Vergleich zu Lokomotiven und dennoch ist es noch ein streitiger Punkt, wie wir später Gelegenheit haben werden zu erwähnen, inwieweit es zweckmässig ist, bei Trambahnen statt der Pferde Lokomotiven einzuführen.

Wenn wir nun dazu übergehen die Kosten des Betriebes pro Zugkilometer bei Eisenbahnen und Trambahnen zu vergleichen, so erhalten wir ein ganz anderes Resultat. Es ergibt sich dann, dass die Kosten bei der Eisenbahn sich drei Mal so hoch als bei der Trambahn stellen und zwar nicht nur bei einzelnen Positionen, wie aus der folgenden Zusammenstellung nach amtlichen Quellen hervorgeht.

Betriebskosten der Eisenbahnen und Trambahnen in Grossbritannien im Jahre 1883 pro Zugkilometer.

	Eisenbahnen *Ꝋ*	Trambahnen *Ꝋ*
Unterhaltung der Bahn und deren Nebenanlagen	31,85	2,87
Pferde Lokomotiven	44,09	27,56
Reparaturen und Erneuerungen	15,63	2,12
Verkehrsausgaben	52,94	16,43
Abgaben und Steuern	12,30	1,75
Haftpflichtentschädigungen	1,16	0,74
Gesetzliche und parlamentarische Ausgaben	1,75	0,47
Andere Betriebsausgaben	10,81	1,06
im ganzen	170,53	53,00

Als Ergänzung der vorstehenden Angaben mag hier noch die Zahl der Zugkilometer der Trambahnen in England im Jahre 1883 Platz finden, nämlich 54 Millionen.

Die Betriebskosten der Englischen Trambahnen pro Betriebskilometer sind nahezu denen von Pennsylvania und Massachusetts gleich. In Newyork sind die Kosten grösser, in Philadelphia schwanken die Kosten beträchtlich. In einem Falle, bei den städtischen Linien von Philadelphia steigen dieselben bis auf 50 105 *M.* pro Kilometer, während sie bei der Linie der zweiten und dritten Strasse nur 23 515 *M.* pro Kilometer betragen.

Die folgende Tabelle zeigt die Schwankungen der Betriebskosten bei den acht Hauptlinien von Pennsylvania sowie das Verhältniss zwischen Reingewinn und Betriebskosten.

Pennsylvanische Trambahnen.

Name der Bahn	Kilometer in Betrieb	Betriebskosten ℳ	Betriebskosten pro Kilometer ℳ	Reingewinn ℳ	Reingewinn pro Kilometer ℳ
Frankfort and Southwark	29	1 259 430	43 428	1 217 467	41 982
Hestonville	32	903 741	28 242	181 356	5 667
Lombard and Southstreets	29	489 631	16 884	166 846	5 753
Philadelphia-City	27	1 435 657	53 172	385 626	14 282
Ridge Avenue	24	794 235	33 093	466 519	19 438
Second and Third Streets	60	1 480 356	24 672	809 671	13 494
Union	113	3 767 811	33 344	1 890 121	16 789
West	29	1 484 534	51 191	798 802	27 545
Summen und Durchschnitte	343	11 615 395	33 864	5 916 408	17 249

Der Reingewinn dieser Linien steigt bis zu einem Durchschnitt von 17 249 ℳ pro Kilometer. Dies ist ein erheblich höherer Durchschnittssatz als in England, denn dort betrugen die Reingewinne im Jahre 1883 pro Kilometer:

in England und Wales . . . . . . 7 725 ℳ
„ Schottland . . . . 17 153 „
„ Irland . . . . 6 228 „

Die Einnahmen der Trambahnen ergeben sich fast ausschliesslich in allen Ländern aus der Personenbeförderung. In Grossbritannien bei einer Gesammteinnahme im Jahre 1883 von 44 239 460 ℳ kamen 43 125 980 ℳ aus der Personenbeförderung ein, 58 640 ℳ für Beförderung von Paketen und Postsachen, 138 780 ℳ für Thiere und Gepäck und 916 060 ℳ von andern Einnahmen, mithin 93 pCt. aus der Personenbeförderung. Die Zunahme dieses Verkehrs und die Durchschnittseinnahme und Betriebskosten pro beförderte Person für die Jahre 1878—1883 ist in nachstehender Tabelle zusammengestellt und es ergibt sich daraus für die letzten Jahre ein Herabgehen sowohl der Kosten für die Beförderung der Reisenden, als auch der Betriebskosten pro Kopf:

Grossbritannien: Trambahnen.

Jahr	Zahl der Reisenden	Durchschnittseinnahme pro Kopf ₰	Betriebskosten pro Kopf ₰
1878	146 001 000	15,98	12,16
1879	150 881 000	16,15	13,01
1880	173 067 000	15,81	12,67
1881	205 623 000	15,64	12,33
1882	257 760 000	15,64	12,33
1883	295 721 000	15,30	12,07

In der Folge wollen wir diese Ergebnisse mit denen von Amerika und einigen anderen Ländern vergleichen. R. B.

Die Ausdehnung des eisernen Langschwellen- und Querschwellen-Oberbaues auf den Deutschen Bahnen in den Jahren 1880 bis 1884.

Die Ausdehnung des eisernen Langschwellen- und Querschwellen-Oberbaues während der 4 Rechnungsjahre 1880/1, 1881/2, 1882/3 und 1883/4 auf den Deutschen Eisenbahnen ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen, welche aus der Deutschen Reichs-Eisenbahnstatistik der genannten 4 Jahre entnommen ist.

Im Rechnungsjahr	Gleiskilometer der Deutschen Bahnen auf eisernen Langschwellen	Querschwellen
1880/1	3 301	1 310
1881/2	3 907	2 034
1882/3	4 252	3 113
1883/4	4 743	4 064

Daraus geht hervor, dass die Zunahme bei dem eisernen Querschwellen-Oberbau bedeutend grösser als beim Langschwellen-Oberbau war, was sich vermuthlich theilweise dadurch erklärt, dass der Langschwellen-Oberbau ein besonders festes und gleichzeitig für Wasser durchlässiges Unterbettungsmaterial, festen Steinschlag oder groben Kies, verlangt. Aus diesem Grunde ist der Langschwellen-Oberbau vorzugsweise da zur Anwendung gekommen, wo ein solches Unterbettungsmaterial ohne unverhältnissmässige Kosten zu haben war, namentlich im Direktionsbezirk Frankfurt und auf den Elsass-Lothringischen Reichsbahnen. Die eisernen Querschwellen lassen sich erfahrungsmässig auch auf weniger festem und durchlässigem Unterbettungsmaterial mit Vortheil verwenden, was durch die Statistik bestätigt wird, welche nämlich zeigt, dass dieselben auch auf vielen Bahnen Eingang gefunden haben, wo weder Steinschlag noch grober Kies als Unterbettungsmaterial Verwendung finden. In verhältnissmässig grösster Ausdehnung haben die eisernen Querschwellen in den Direktionsbezirken Elberfeld und Köln (linksrheinisch) Anwendung gefunden.

Ausser den eisernen Lang- und Querschwellen kommen auf den Deutschen Bahnen, wie die Reichs-Eisenbahnstatistik zeigt, in geringer Ausdehnung auch noch das System Hartwich (wobei die Schiene direkt auf der Unterbettung ruht) und das System der dreitheiligen Schiene vor. Die nach dem ersteren System hergestellten Gleiskilometer haben in dem vorgenannten Zeitraum von 50 auf 30, die nach dem letzteren System gebauten von 32 auf 27 km abgenommen. Das letztere kommt fast ausschliesslich auf den Braunschweigischen Bahnen vor. Bezüglich des Systems Hartwich ist zu erwähnen, dass dasselbe auf einigen Sekundärbahnen und zwar in den Bahnstrecken, welche auf öffentlichen Strassen liegen, neuerdings mit gutem Erfolg Anwendung gefunden hat.

Auf den nichtdeutschen, aber zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen haben, wie aus der Statistik des genannten Vereins zu ersehen ist, sowohl die eisernen Langschwellen wie der eiserne Querschwellen-Oberbau nur in verhältnissmässig geringer Ausdehnung Anwendung gefunden. Im Jahre 1863 kamen auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nur 68 Gleiskm auf eisernen Langschwellen und 26 auf eisernen Querschwellen vor. Neuerdings haben aber die eisernen Querschwellen eine ausgedehntere Verwendung auf der Arlbergbahn gefunden. Die übrigen Vereinsbahnen enthielten im Jahre 1883 nur 19 Gleiskm auf eisernen Langschwellen und 300 auf eisernen Querschwellen, von welchen letzteren der grösste Theil auf die Niederländischen Bahnen kommt. In noch geringerer Ausdehnung hat der eiserne Oberbau, wie die internationale Eisenbahnstatistik pro 1882 zeigt, auf den Bahnen der übrigen Europäischen Staaten Anwendung gefunden.

Es sind also in dieser Hinsicht die Deutschen Eisenbahnverwaltungen, namentlich die Königlich Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung, allen übrigen Europäischen Bahnen mit gutem Beispiel vorangegangen, was im Interesse der nothleidenden Deutschen Eisenindustrie von grosser Bedeutung ist. Die Entscheidung der Frage, ob der eiserne Lang- oder Querschwellen-Oberbau vorzuziehen sei, ist aus den bisherigen statistischen Resultaten nicht zu entnehmen. Es werden dafür in jedem einzelnen Falle die besonderen Verhältnisse, namentlich die Qualität des Unterbettungsmaterials, massgebend sein. H. T.

Das erste 50jährige Eisenbahnjubiläum in Deutschland.

Fünfzig Jahre in der Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens waren am 7. Dezember 1885 verflossen, seit dem kulturhistorisch so ausserordentlich wichtigen Augenblicke, in welchem sich der erste Eisenbahnzug in dem Gebiete des gegenwärtigen Deutschen Reiches in Bewegung setzte. Fürwahr ein Jubiläum, welches in allen Deutschen Landen das grösste und allgemeinste Interesse wachrufen muss, ein Erinnerungstag, der dem ersten halben Jahrhundert einer das Leben des Deutschen Volks und die Beziehungen desselben zu seinen Nachbarn völlig umgestaltenden Zeitepoche den Grenzstein setzt! Die Einführung des Eisenbahnwesens war es, welche der Neuzeit das charakteristische Gepräge aufgedrückt und das gesammte öffentliche Leben von Grund aus umgestaltet hat. In einfachen Worten meldet die Chronik, dass am Morgen des 7. Dezember 1835 die erste Deutsche Eisenbahn, die nur 4/5 Deutsche Meilen lange Linie Nürnberg-Fürth, dem Betriebe übergeben wurde. Mit endlosem Jubel begrüsste an jenem Tage die Bevölkerung die ersten, aus wenigen Waggons bestehenden Züge, welche den Verkehr zweier durch ihre Industrie hervorragenden Städte vermittelten, und wenn auch damals schon viele in diesem Ereignisse den Anfang einer ungeheueren Umwälzung auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens erblickten, so blieb doch zweifellos selbst dem Weitsichtigsten das Zukunftsbild verschleiert, das heute vor unseren erstaunten Augen erscheint. Die 6 km Betriebslänge der Nürnberg-Fürther Bahn bilden den Stamm eines Gebietes von nicht weniger als 36 590 km, das in diesem Augenblicke das

Deutsche Reich aufweist. Nur noch 3481 km fehlen an der Länge des Erdäquators, und diese werden nach dem Ausbaue des projektirten und bezw. begonnenen Preussischen Sekundärbahnnetzes schon nach wenigen Jahren hergestellt sein. In richtiger Würdigung der Bedeutung des Tages hat die Verwaltung der Nürnberg-Fürther Bahn, deren Unternehmer vor fünf Dezennien die Pioniere einer neuen Aera waren, eine solenne Festlichkeit mit glänzendem Programm veranstaltet. Das altehrwürdige Nürnberg und seine Schwesterstadt Fürth, die rühmend von sich sagen können, dass sie an der Spitze der modernen Deutschen Civilisation gestanden haben, nahmen mit Stolz an der bedeutungsvollen Feier Theil und bereiteten mit gewohnter Gastlichkeit den Vertretern der Staatsregierungen wie denjenigen der Mitteleuropäischen Eisenbahnen einen herzlichen Empfang. Handelte es sich doch nicht um einen Akt von nur lokaler Bedeutung, sondern um ein allen Deutschen gemeinsames nationales Fest im vollsten Sinne des Wortes, um die feierliche Einfügung eines Marksteins in die rastlos fortschreitende Entwickelung des Deutschen Verkehrswesens! Unter die ersten Ruhmesblätter im Buche unserer Geschichte zählen wir die in fünfzig Jahren erzielten Errungenschaften auf diesem friedlichen Gebiete, und mit vollem Vertrauen dürfen wir in die Zukunft blicken, da im Norden wie im Süden des Vaterlandes die Leitung des so viele Zweige des öffentlichen Lebens beherrschenden Eisenbahnbetriebes in die besten Hände gelegt ist.

Fünfzig Jahre sind seit jener Stunde vollendet, in welcher der erste Eisenbahnzug auf Deutscher Erde eine andere Kultur, ein völlig umgestaltetes wirthschaftliches Leben im Vaterlande verhiess und uns, die wir in der Gegenwart die Früchte des damals gepflanzten Baumes geniessen, liegt die Pflicht ob, dankbaren Sinnes auf eine Zeit zurückzublicken, in welcher einsichtsvolle und thatkräftige Männer nach Ueberwindung unsäglicher Schwierigkeiten einer von ihnen für gut und segensreich erkannten Erfindung zum Siege verhalfen. Der Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn bleibt der unvergängliche Ruhm, der erste Schienenweg im Reiche gewesen zu sein, und mit Recht hat deshalb deren gegenwärtige Verwaltung eine solenne Jubiläumsfeier veranstaltet, zu welcher distinguirte Gäste aus fast allen Theilen Deutschlands sowie aus Oesterreich, Holland etc. eingetroffen sind. Obwohl der Himmel, mehr den Gesetzen der Natur als den Wünschen der Festtheilnehmer Rechnung tragend, ein wenig freundliches Gesicht zeigte, so vermochte dies doch die Stimmung der Gäste nicht zu beeinflussen, da die hohe Bedeutung des heutigen Tages von Aeusserlichkeiten unabhängig bleibt.

Die Festfeier, in allen Theilen auf das Trefflichste arrangirt, nahm einen ebenso glänzenden als würdigen Verlauf. Nachdem sich die meisten Herren bereits am Vorabend im „Hotel zum Württemberger Hof" ein Rendezvous gegeben hatten, begaben sich alle Gäste heute Vormittag kurz vor 10 Uhr nach dem in prächtiger Weise mit Wappen, Fahnen, Guirlanden etc. geschmückten Stationsgebäude der Nürnberg-Fürther Bahn, zu welchem vom Spittlerthore aus eine förmliche via triumphalis führte. Neben dem Bahnhofe war u. a. eine hohe Pyramide aus Maschinen- und Wagentheilen errichtet, die sämmtlich der Anfangszeit des Betriebes angehören und stummes Zeugniss dafür ablegen, dass im Wechsel der Zeiten alles vergänglich ist. Besonders schön geschmückt war das Denkmal des Bürgermeisters Scharrer, der einst alle seine Kräfte eingesetzt hatte, um das Eisenbahnprojekt zu realisiren. — Nachdem die Spitzen der Civil- und Militärbehörden, sowie die übrigen Gäste (Vertreter der Mitteleuropäischen Bahnen, Mitglieder der Städtischen Verwaltung etc.) in den mit den Büsten der Bayerischen Könige (Ludwig I., Maximilian und Ludwig II.) sowie mit Blattpflanzen und Guirlanden recht geschmackvoll dekorirten Versammlungssaal getreten waren, nahm der erste Direktor der Jubilarin, Herr Münch, das Wort, um die Festgäste auf das Herzlichste zu begrüssen. In trefflicher formvollendeter Weise führte Redner aus, wie die Bedeutung der Nürnberg-Fürther Bahn nicht in ihrer Betriebslänge, nicht in grossartigen Kunstbauten oder in einer internationalen Mission beruhe, sondern in der Thatsache, dass diese Linie die erste gewesen ist, auf welcher das geflügelte Rad seinen Siegeszug durch die Deutschen Lande begonnen hat. Den Manen jener selbstlosen, energischen Männer (Scharrer, Platner, Denis) müsse unsere Verehrung gelten, und wie diese das epochemachende Werk gefördert hätten, so danke das Vaterland dessen definitive Ausführung recht eigentlich der hochherzigen Initiative des erhabenen Königshauses, dessen Regierungsprinzipien zu allen Zeiten zum Wohle Bayerns und zum Segen des jetzt ruhmvoll geeinten Deutschlands, auf der Pflege des Schönen und Guten basirten. Herr Münch schloss seine Ausführungen mit einem dreimaligen Hoch auf König Ludwig II. von Bayern und Kaiser Wilhelm I., in das die Versammlung begeistert einstimmte. Hierauf spielte ein ausserhalb des Gebäudes aufgestelltes Musikkorps das „Heil Dir im Siegerkranz", während welcher Zeit im Saale feierliche Stille herrschte. Der Königliche Staatsminister Freiherr von Crailsheim wandte sich sodann an die Versammlung und verwies auf den Unterschied zwischen Sonst und Jetzt, zwischen den Anschauungen über den Eisenbahnbetrieb vor 50 Jahren, dem man selbst in massgebenden Kreisen Misstrauen entgegengebracht habe, und dem jetzt bestehenden Schienennetz. Einer Sage aus grauer Vorzeit gleiche es, wenn man 50 Jahre in der Geschichte des Eisenbahnwesens zurückblättere und dort jenen Einwendungen und jenen Prophezeiungen begegne, welche dem neuen Verkehrsmittel den Eingang in Deutschland wehren sollten. Und doch hätten die Eisenbahnen einen kaum berechenbaren Einfluss nicht nur auf die wirthschaftliche Entwickelung, sondern auch auf das Geistesleben der Nationen ausgeübt! Heute dürfte der Eisenbahnbau nahezu seinen Kulminationspunkt erreicht haben, und schon nähere sich die Gegenwart dem Augenblicke, in welchem auch auf diesem Gebiete wieder die Pflege lokaler Interessen in den Vordergrund trete. Mit vollem Recht habe der Vorredner die huldvolle Fürsorge betont, die Se. Majestät der König Ludwig II. stets dem Unternehmen Nürnberg-Fürth zuwende, und auch heute wolle der Monarch ebenso diese seine dauernde Sympathie wie seine Anerkennung der Leistungen der Verwaltungsorgane dadurch bethätigen, dass er dem Herrn Direktor Münch den Titel „Königlicher Kommerzienrath" und drei älteren Bediensteten der Bahn Orden verleihe. Se. Excellenz der Herr Minister überreichte alsbald den solchergestalt Ausgezeichneten Diplom und Dekorationen, worauf Herr Regierungspräsident Heermann (Ansbach) der Freude darüber Ausdruck gab, dass es gerade der Kreis Mittelfranken sei, in welchem der Eisenbahnbetrieb zuerst festen Fuss gefasst, und überbrachte seitens der Kreisregierung die besten Glückwünsche für das fernere Gedeihen der Bahn. Nachdem noch die Herren Bürgermeister von Stromer (Nürnberg) und Langhans (Fürth) der Verwaltung ihre Glückwünsche dargebracht hatten, begab sich die Festversammlung zum Plerrer, woselbst Herr Bürgermeister von Stromer die feierliche Grundsteinlegung des Kunstbrunnens vornahm, der die künftigen Geschlechter an die Thatsache erinnern soll, dass der Deutsche Eisenbahnbetrieb seinen Beginn an dieser Stätte nahm, wo er zunächst der Verbindung zweier blühender Städte diente, so ein neues Zeitalter für Bayern und Deutschland, ja für die ganze civilisirte Erde inaugurirte. In den Grundstein wurden eine auf die Feier und die Bestimmung des Brunnens bezügliche Urkunde, die von Herrn Rektor Dr. Hagen dahier verfasste Festschrift, der letzte Jahresbericht der Bahn, die heute früh erschienenen hiesigen Zeitungen und ein Exemplar der für die Feier hergestellten Erinnerungsmedaille versenkt. Mit drei Hammerschlägen zu Ehren des Reichs und Bayerns, der erhabenen Kunst und des bürgerlichen Gemeinsinnes der Schwesterstädte Nürnberg und Fürth schloss der Herr Bürgermeister den Stein, und weitere Hammerschläge seitens des Herrn Ministers und der übrigen Festgäste beendeten die erhebende Feierlichkeit.

Wenige Minuten später fuhr der mit Kränzen und Fahnen reich dekorirte Festzug nach Fürth, dessen Bahnhof im Fahnen- und Blumenschmuck erglänzte. Hier erfolgte durch Herrn Direktor Münch mit dem üblichen Ceremoniell die Grundsteinlegung zu dem neuen Stationsgebäude, und unter Musikbegleitung begab man sich sodann in den Saal des „Hotel zur Eisenbahn", wo nach der Begrüssung durch Herrn Bürgermeister Langhans ein vorzügliches Frühstück eingenommen wurde. Um 1 Uhr wurde die Rückfahrt nach Nürnberg angetreten.

Den Schluss- und Glanzpunkt der Feier bildete das opulente Festmahl, welches Nachmittags 4 Uhr im Saale des „Hotel zum goldnen Adler" servirt wurde.

Eine besondere Würze erhielt das Mahl durch die von der Kapelle des 14. Königlich Bayerischen Infanterieregiments vorgetragenen Musikpiècen, sowie nicht minder durch die trefflichen Toaste, in denen die Redner ihre Freude über die bedeutungsvolle Feier und ihre Anerkennung für die Verwaltung der Nürnberg-Fürther Bahn zum Ausdruck brachten. Zunächst ergriff Herr Direktor Münch das Wort, um den Dank gegen das Bayerische Herrscherhaus und gegen die den Frieden erhaltende Politik des Deutschen Kaiserthrones durch einen Toast auf König Ludwig II. von Bayern und Kaiser Wilhelm auszudrücken. Begeistert stimmte die Versammlung in das dreimalige Hoch ein, worauf die Kapelle des 14. Infanterieregiments die Nationalhymne intonirte. — Herr Direktor Beckh begrüsste die Gäste und unter diesen namentlich die Vertreter der zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen, worauf Herr Staatsminister von Crailsheim die wirthschaftliche Bedeutung der Städte Nürnberg und Fürth im Mittelalter wie in der Gegenwart pries und unter lautem Jubel auf deren ferneres Gedeihen sein Glas leerte. — Seitens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen überbrachte Herr Oberregierungsrath Reitzenstein (Berlin) die freundlichsten Grüsse und die herzlichsten Glückwünsche, wobei er hervorhob, wie die Nürnberg-Fürther Bahn stets ein pflichttreues Glied des Vereins gewesen sei und als erste Bahn Deutschlands

die Achtung aller übrigen Verwaltungen geniesse. Nicht die Kilometerzahl sei hierbei massgebend, sondern die Thatsache, dass die Verwaltung dieser Bahn stets im vollsten Masse die Interessen des Publikums wie diejenigen der Eisenbahnen gewahrt habe, während sie auch immer in pietätvoller Weise treu und ganz zum Vereine stehe. — Herr Oberregierungsrath Dieck (Frankfurt a/M.) sprach namens der Preussischen Staatsbahnen der Jubilarin die Glückwünsche zum Jubeltage aus, indem er besonders hervorhob, dass die Preussischen Staatsbahnverwaltungen, obwohl ihre Linien etwa ein Drittel des gesammten Vereinsgebietes ausmachten, keineswegs mit Geringschätzung auf das kleinere Mitglied herabsähen, sondern gerade dessen mustergü'tige Betriebsleitung gebührend würdigten.

In recht humorvoller Form machte sich Herr Baurath Plessner (Gotha) zum Interpreten der Glückwünsche aller „natürlichen Schwestern" der Nürnberg-Fürther Bahn, nämlich der zahlreichen Lokalbahnen des Reiches, welche zwar in beschränkterem Masse, aber doch in segensreicher Weise dem Verkehre dienen. Der von Herzen kommende Toast fand lebhaften Widerhall in der Versammlung.

Grossen Beifall erntete auch der Trinkspruch des Herrn Dr. Gunzenhäuser (Fürth) auf die Bediensteten der Verwaltung, von denen gesagt werden könne, dass dieselben ausnahmslos und zu jeder Zeit ihre Pflicht gethan haben. — Noch toastete der zweite Bürgermeister Nürnbergs, Herr Seiler, auf den von den zwei Schwesterstädten stets bethätigten Gemeinsinn, der auch in der Zukunft die besten Früchte reifen werde.

Abends fand im Stadttheater eine Festvorstellung statt, zu welcher die Direktion Wagner's „Meistersinger von Nürnberg" gewählt hatte. Der musterhaften Aufführung ging ein schwungvoller, von J. Priem verfasster Prolog voraus, der das Jubelfest verherrlichte und mit folgender Apostrophe schloss:

„Erhalte Gott in traulichem Verband
Dich Schwesternpaar im Deutschen Vaterland,
Und lasse durch Jahrhunderte dich feiern
Dies Fest im Schutz des Herrscherhauses Bayern!"

Mit hoher Befriedigung verliessen die Festtheilnehmer die gastliche Stätte, für das Leben die Erinnerung an ein grossartiges, in allen Theilen wohlgelungenes Fest mit sich nehmend. Der Verwaltung der Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn gebührt aufrichtigster Dank und uneingeschränktes Lob für das, was sie zur würdigen Begehung dieses Tages, der ein Ehrentag des Deutschen Volkes genannt werden darf, geleistet hat. Möge das Unternehmen, das einst einer neuen und grossen Idee die Wege ebnete, blühen und gedeihen bis in die fernsten Zeiten!

J. Stieb-Cassel.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Zuckerenquete und die Eisenbahntarife.

Beim Oesterreichischen Handelsministerium haben mit den Delegirten der namhaftesten Zuckerfabriken, sowie mit den bedeutendsten Zuckerexporteuren und den Vertretern der an der Zuckerindustrie interessirten Landwirthschaft, Besprechungen stattgefunden, welche die Förderung dieser Industrie zum Zwecke hatten. Von Seite dieser Industriellen wurde vor allem gegen die verschiedene Tarifirung von Roh- und Pilézucker gesprochen und die Unifikation aller Kohlentarife durch Adoptirung des für die Oesterreichischen Staatsbahnen bestehenden Tarifsatzes durch alle übrigen Bahnen und überdies eine weitere Herabsetzung des Portosatzes für Braunkohle, wegen ihres geringeren Heizwerthes, verlangt. Nun ist ein Widerspruch darin gelegen, dass einerseits der Unterschied zwischen Ganz- und Halbfabrikat nicht berücksichtigt und andererseits die Berücksichtigung des verschiedenen Heizwerthes der Kohle verlangt wird. Abgesehen davon, ist aber die wachsende Begehrlichkeit der Industriellen, rücksichtlich der steten Herabsetzung der Frachttarife durch das neu aufgetauchte Schlagwort der Unifikation derselben, so recht bezeichnend. Die Herren vergessen, dass auch die Bahnunternehmungen Industrien mit eigenartigen Existenzbedingungen und Betriebsverhältnissen sind, welche sich nicht nach einer Schablone behandeln lassen. Diesem fortwährenden Drängen nach Frachtermässigungen muss doch entgegen gehalten werden, dass nur wenige unserer Eisenbahnen die landesüblichen Zinsen ihres Anlagekapitals verdienen, die übrigen aber mit Verlust arbeiten bezw. die Garantie oder Subvention des Staates, somit die grössere Belastung sämmtlicher Steuerträger in Anspruch nehmen. Diesen Standpunkt nahm auch in dieser Enquete, bei welcher die Bahnen nicht vertreten waren, die Regierung ein. In zwei weit günstiger situirten Ländern konnte dem Wunsche nach Unifikation der Tarife nur theilweise entsprochen werden; in Frankreich haben die Bahnen Mindereinnahmen zu verzeichnen, für welche der Staat aufkommen muss, ohne doch die Geschäftswelt zu befriedigen; in Preussen hat die Unifikation nur auf den Staatsbahnen stattgefunden; während diese 4 pCt. abwerfen, verzinsen sich die unseren weit geringer. Der Staat und noch weniger die Privatgesellschaften können dem Handel und der Industrie die Eisenbahnen gleich den öffentlichen Strassen unentgeltlich oder nur gegen eine geringe Mauthgebühr zur Verfügung stellen. Das Verlangen nach Uebersichtlichkeit und Angemessenheit der Tarife ist gerecht; die Schädigung der Bahnunternehmungen durch die fortgesetzten Frachtermässigungen ist aber ebenso inopportun als ungerecht.

Die Investitionen der Nordwestbahn.

Das „Reichsgesetzblatt" vom 1. d. M. publizirt dieses im abgelaufenen Sessionsabschnitte vom Reichsrathe votirte Gesetz. Durch dasselbe wird die Regierung ermächtigt, für die garantirten Linien der genannten Bahn eine Garantieerhöhung von 474 260 fl. Silber zur Verzinsung und Amortisation eines vierprozentigen Prioritäten-Anlehens im Nominalbetrage von 11 Millionen Gulden zu gewähren, unter der Bedingung, dass aus dem Erlöse des Anlehens zunächst gewisse zu Lasten der Betriebsrechnung bisher bestrittene Investitions-Auslagen an den Staat refundirt werden, und dass der Rest des Anlehens für die weiter noch erforderlichen Investitionen verwendet werde. Die Nordwestbahn hat mit der Oesterreichischen Bodenkredit-Anstalt wegen der Emission eines Theiles der neuen Anleihe ein Uebereinkommen abgeschlossen, laut dessen sie der Bodenkredit-Anstalt einen Nominalbetrag an vierprozentigen Silber-Prioritäten des garantirten Netzes in der Höhe von mindestens 4 und höchstens 5 Millionen Gulden zum Kourse von 88 pCt. überlässt. Vorläufig hat die Bodenkredit-Anstalt einen Nominalbetrag von blos 3 800 000 fl. übernommen, welcher nunmehr, sobald die Intabulations-Formalitäten erfüllt sein werden, auf den Markt gebracht wird. Im nächsten Jahre dürfte die Nordwestbahn nur ein Kapitalerforderniss von einigen hunderttausend Gulden haben, und der Gesammtbetrag von 11 Millionen Gulden dürfte sich auf eine Reihe von Jahren vertheilen.

Resultate der Eisenbahntarif-Enquete.

Ueber die Eingabe der Olmützer Handelskammer an das Handelsministerium, in welcher diese ersucht, die Entschliessungen der Eisenbahnverwaltungen über die seitens der Tarifenquete gestellten Anträge dem verkehrstreibenden Publikum mitzutheilen, hat das Handelsministerium dieser Handelskammer bekannt gegeben, dass die Oesterreichische Eisenbahndirektoren-Konferenz im Monat Oktober das Gutachten über die Anträge der Eisenbahntarif-Enquete vorgelegt und dass das Handelsministerium bezüglich genauerer Präzisirung einzelner Punkte des erwähnten Operates noch die Einvernahme mit der Direktorenkonferenz pflege und für die Beendigung derselben einen Termin bis Mitte dieses Monats gestellt hat. Das Handelsministerium wird dann unverzüglich allen Korporationen, welche an den Berathungen der Eisenbahntarif-Enquete theilnehmen, von den Entschliessungen der Eisenbahnen und den diesbezüglichen Entscheidungen des Ministeriums Kenntniss geben. Das weitere Petitum der Olmützer Handelskammer um Intervention bei den Eisenbahnen wegen Zusendung der Tarifhefte und der Verkehrantheils-Tabellen an die einzelnen Handelskammern konnte das Ministerium nicht erfüllen, nachdem derartige Publikationen, insofern sie nicht im „Centralblatt" erscheinen, nur für den internen Dienst der Eisenbahnen bestimmt sind, daher sich der Ingerenz des Ministeriums entziehen.

Brückenverstärkungs-Konferenzen.

Zur Armirung der Küsten in Pola wurde von den Delegationen die Anschaffung einer grössern Anzahl von Strandgeschützen votirt, deren Transport nun dahin stattfinden soll. Da dieselben ein ausserordentlich grosses Gewicht haben, so war zu befürchten, dass die Eisenbahnbrücken und andere Objekte dieser grossen Last nicht gewachsen seien, weshalb eine Konferenz der an diesem Transporte betheiligten Bahnen bei der Oesterreichischen General-Inspektion stattgefunden hat, um die entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen eventuell zu treffen. Es zeigte sich indessen, dass dieselben grossentheils entbehrlich sind, weshalb nur partielle Verstärkungen vereinzelter Objekte in Angriff genommen werden.

Die Ungarischen Staatsbahnen und der Finanzminister.

Die bereits mitgetheilten Budgetverhandlungen im Ungarischen Abgeordnetenhause deuten darauf hin, dass von Seite des Finanzministeriums die ungenügenden Erträgnisse der Staatsbahnen zum Anlasse genommen wurden, um eine Reform ihrer Verwaltung zur Erzielung von Ersparnissen zu verlangen. Dem „Pester Lloyd" entnehmen wir hierüber folgendes: Die Betriebsausweise zeigen, dass der Reinertrag der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1882 2,5 pCt., im Jahre 1883 2,8 pCt. und im

Jahre 1884 gar nur 2,3 pCt. des jeweiligen Baukapitals betrug und dass die Ausgaben im Jahre 1882 64 pCt., im Jahre 1883 62 und im Jahre 1884 67 pCt. der Bruttoeinnahme absorbirten, während die grösseren Oesterreichisch-Ungarischen Privatbahnen in den Einnahmen ca. 25 pCt. höhere, in den Ausgaben hingegen um ebensoviel niedrigere Ziffern aufweisen und ihre Betriebsausgaben demgemäss auch nur etwa 40 pCt. der Gesammteinnahmen verzehren. Nachdem eine Erhöhung der Tarife schwer durchführbar erscheine, erübrige nur, durch Ersparnisse eine Besserung der finanziellen Resultate anzustreben. Jede ersparte Million entspreche einer Zunahme des Reinertrages um 0,23 pCt. Auf diese Weise liesse sich in mittelguten Jahren eine Rente von mindestens 3 pCt. erzielen. Ein wesentlicher Einfluss auf die geringe Rentabilität der Ungarischen Staatsbahnen sei der übergrossen Zahl der Personenzüge zuzuschreiben, da dieser Verkehr mit 3 Millionen Gulden jährlich passiv sei. — Ueber die geplante neue Organisation der Staatsbahnen enthält die „N. Fr. Pr." folgende Mittheilung: An Stelle der bereits bestehenden acht Betriebsleitungen sollen fünf selbständige Betriebsdirektionen kreirt werden, welche alle Angelegenheiten des Betriebes ihrer Zone und ausserdem die Einnahmenkontrolle zu besorgen hätten. Die Centraldirektion in Pest wird in vier Abtheilungen getrennt, an deren Spitze je ein Direktor steht, während das gegenwärtige Direktorium aus sieben Mitgliedern zusammengesetzt ist. Diese Abtheilungen umfassen die allgemeine Verwaltung, den Bau, den kommerziellen Dienst und die Finanzen, welche letztere Abtheilung zugleich die Ausgabenkontrolle zu besorgen hätte.

Die Marmaroser Salzbergwerk-Bahn.

Das Ungarische Finanzministerium hat verordnet, dass die Prioritätsaktien dieser Bahn als Kaution bei allen Staatskassen angenommen werden dürfen. Durch diese Gestattung wird die Aufmerksamkeit auf die Marmaroser Salzbahn und deren Ergebnisse gelenkt. Diese sind günstige zu nennen. Diese Bahn geniesst eine Staatsgarantie von jährlich 96 800 fl. für die Salzverfrachtung während der ganzen Konzessionsdauer. Im ersten Betriebsjahre hat der Staat faktisch an Frachtgebühr 106 000 fl. bezahlt und wurde eine Verzinsung des Anlagekapitals von circa 6 pCt. erzielt; das laufende Jahr stellt eine noch höhere Verzinsung in Aussicht. Die fraglichen Prioritäten wurden im Betrage von nur 800 000 fl. emittirt, welche innerhalb 25 Jahren getilgt werden müssen.

Projektirte Bahnen in Steiermark.

Bezüglich der von Wolfsberg nach Obersteiermark zu führenden Bahn, deren Herstellung der Privatthätigkeit überlassen bleibt, existiren 3 Alternativprojekte und zwar von Wolfsberg nach Judenburg, Zeltweg und Knittelfeld. Der Gemeindeausschuss letzterer Stadt hatte nun beschlossen, eine Deputation nach Leoben zu senden, um die Gemeindevertretung der Hauptstadt des Oberlandes zu bewegen, sich der Petition der Knittelfelder betreffs des Anschlusses der genannten Bahn in Knittelfeld anzuschliessen. Thatsächlich hat der Leobener Gemeindeausschuss den Beschluss gefasst, der Petition der Nachbarstadt beizutreten. — Das Projekt der Herstellung einer Bahnverbindung nach Gleichenberg scheint nun endlich der Realisirung entgegenzugehen. Die Bahnstationen für Gleichenberg sind gegenwärtig Feldbach (an der Ungarischen Westbahn) und Mureck, beziehungsweise Purkla an der Spielfeld - Radkersburger Lokalbahn. Die Stadtgemeinde Feldbach hat nun, nachdem ihr die von einem Konsortium erworbene Vorkonzession für den Bau einer Bahn von Feldbach über Gleichenberg nach Radkersburg zedirt worden, die Trazirung dieser Linie in Angriff genommen. Mit Rücksicht auf dieses Projekt wird im Unterlande noch eifriger für die Herstellung einer Bahn von Radkersburg in der Richtung nach Polstrau oder Friedau agitirt, um eine neue Verbindung zwischen den beiden aus Steiermark nach Ungarn führenden Linien zu erzielen.

Eisenbahnprojekte in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Kommunikationsminister hat Nachbenannten die Erlaubniss zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die bezeichneten Strecken ertheilt, und zwar: Dem Bela Hegyei und Konsorten für eine von Budapest - Rudaster nächst dem Ofener Blocksbade, eventuell vom Gellert-Rakpart (Volksbadkai) ausgehende, über Albertfalva, Promontor, Kiss-Tétény bis Nagy-Tétény führende Strassenbahn mit einer Abzweigung zum Mattoni'schen Salzbade und dem Orte Kelenföld, auf weitere sechs Monate; dem Grafen Johann Pejacsevics für eine von Zenta bis Horgos führende Vizinalbahn auf die Dauer eines Jahres, ferner die Vorkonzession bezüglich der Linie Zenta-O-Bécse auf ein weiteres Jahr verlängert; dem Achmed Beg Cserics und Konsorten für eine von einem geeigneten Punkte der Eisenbahn Sunja-Brood, eventuell von Cserovljane ausgehende, bis Derbicza am linken Ufer der Una, respektive bis zur Landesgrenze führende Vizinalbahn, auf die Dauer eines Jahres; dem Grafen Gabriel Bethlen für eine von Szasz-Régen über den Fölgyeser Engpass bis zur Ungarisch - Rumänischen Landesgrenze führende Eisenbahn erster Klasse auf die Dauer eines Jahres; dem Reichstagsabgeordneten Julius Horvath für eine von der Station Petrosény der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, mit Berührung der Gemeinden Livazény, Also-Borbatény, Vulkan, Paroseny, Lupény, Felsö-Borbatény, Urikany und Hobiczany bis Nyakmezö führende Eisenbahn zweiter Klasse auf die Dauer eines Jahres; dem Reichstagsabgeordneten Arthur Probsztner für eine von der Station Poprad-Felka ausgehende, mit Berührung der Orte Käsmark, Szepes-Béla, Podolin, Gnezda und Alt-Zublo bis zur Ungarisch-Galizischen Landesgrenze führende normalspurige Eisenbahn; dem Josef Ofner die Verlängerung der früher ertheilten Vorkonzession für eine Strassenbahn mit Pferde- oder Lokomotivbetrieb von Budapest bis Raczkeve auf die Dauer eines weiteren Jahres; dem Dr. Rafael Neumann für eine von der Station Plessicz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und über Csetnek nach Nagy-Szlabos führende Vizinalbahn auf die Dauer eines Jahres.

Fusion von Eisenbahnen in Ungarn.

Die Verwaltungen der Arad-Csanader und der Arad-Körösthaler Eisenbahn berufen die Aktionäre zu ausserordentlichen Generalversammlungen ein. In jeder derselben wird der Antrag der betreffenden Direktion auf Vereinigung der beiden Gesellschaften zur Berathung gelangen.

Gebührenbelastung bei einer nachträglichen Expropriation.

Die Oesterreichische Nordwestbahn hatte für den Bau einer Schleppbahn Grundeinlösungen vorgenommen, für welche ihr seitens der Finanzbehörde die Uebertragungsgebühren vorgeschrieben wurden. Die Nordwestbahn, welche auf Grund ihrer Konzessionsurkunde die Gebührenfreiheit für die erwähnten Grundeinlösungen in Anspruch nahm, brachte beim Verwaltungsgerichtshof die Beschwerde ein, welche jedoch als unbegründet zurückgewiesen wurde, weil sich aus der Konzessionsurkunde im Zusammenhalt mit dem Gesetz über die Konzessionirung der Nordwestbahn ergebe, dass die Gebührenfreiheit nur für Grundeinlösungen zu den ursprünglich konzessionirten Linien gewährt wurde. Es könne zwar auch für eventuelle — als gemeinnützig anerkannte — Flügelbahnen zu Industrialunternehmungen das Expropriationsrecht ertheilt werden, aber es sei nirgends im Gesetz ausgesprochen, dass die Gebührenfreiheit in allen Fällen eintrete, wo von dem Expropriationsrecht Gebrauch gemacht werden könne. — Diese Auslegung wird von der Tagespresse mit Recht als eine engherzige und nur vom fiskalischen Standpunkt ausgehende bezeichnet.

Oesterreichisch-Italienischer Eisenbahnverkehr.

Die vor etwa 2 Jahren unterbrochenen direkten Verkehrsbeziehungen zwischen Oesterreich-Ungarn einer- und Italien andererseits wurden auf Grund der vor mehreren Wochen in Florenz stattgehabten Konferenz wieder aufgenommen. In derselben ist nämlich beschlossen worden, dem Wechselverkehr die möglichste Unterstützung angedeihen zu lassen und zunächst wieder durch Erstellung direkter niedriger Tarife zwischen den Hauptstationen der Oesterreichischen Staatsbahnen und jenen der Südbahn einerseits und den Italienischen Bahnen andererseits der Entwickelung der Handelsbeziehungen nachzuhelfen. Gleichzeitig wurden bestimmte Normen für den Fall von Verkehrsstockungen getroffen, so dass während dieser Zeit die Transporte nach Möglichkeit ohne wesentliche Vertheuerung der Frachtkosten auf der zunächst zu Gebote stehenden Hilfsroute abgefertigt werden. Die Südbahn hat weiter, um die Beziehungen mit der neuen Betriebsgesellschaft zu erleichtern, in Florenz eine eigene Vertretung bestellt.

Die Arlbergbahn und die Schweiz.

Vor kurzem fand unter Vorsitz des Hofraths Steingraber eine Konferenz der Oesterreichischen Staatsbahnen, der Union Suisse und der Schweizer Nordostbahn statt, in welcher endlich eine Einigung mit diesen beiden Schweizer Bahnen hergestellt und ein Kartell abgeschlossen wurde, welches die volle Ausnutzung der Arlbergroute im Schweizer und im Französischen Verkehr ermöglicht. Hiermit dürfte wohl auch das letzte Hinderniss weggeräumt sein, welches etwa noch der Publikation sämmtlicher Tarife für den Verkehr auf der Arlbergbahn im Wege stand.

Fleischtransporte nach Wien.

Von der Approvisionirungskommission wurden folgende, die Eisenbahnen betreffende Anträge bezüglich des Fleischtransportes an den Wiener Gemeinderath gestellt: 1. an die Regierung eine Petition um Ermässigung der Tarife für die Fleischzufuhr zu richten; 2. soll die Regierung ersucht werden, ihre Ingerenz auf Einführung von Eiswaggons mit Refrigatoren bei den Bahnverwaltungen geltend zu machen; die Lebensmittel- und insbesondere die Fleischzüge hätten mit grösserer Geschwindigkeit zu verkehren als bisher; die Eiswaggons sollen auf der Verbindungsbahn direkt zur Markthalle verkehren; 3. die Uebernahme der Fleischtransporte auf dem täglichen Fleischmarkte, beziehungsweise in der Station soll durch eine Kommission, bestehend aus einem Marktbeamten und je einem Vertreter der Bahn und des Einsenders, erfolgen.

Die Donau-Umschlagsplätze bei Wien.

Die Verhältnisse des Donau-Umschlagsverkehrs in Wien haben der „N. Fr. P." zufolge in letzterer Zeit eine einschneidende Veränderung erfahren. Während früher nahezu jede der in Wien einmündenden Bahnen über einen eigenen Umschlagsplatz an der Donau disponirte, sind die meisten derselben inzwischen ganz aufgelassen worden. Die Gründe, welche diese Thatsache herbeigeführt haben, sind verschiedener Art. In erster Reihe ist es einer immer mehr und mehr vorgeschrittenen Versandung der Donau an den Umschlagsplätzen zuzuschreiben, dass dieselben aufgelassen werden mussten. Dies trifft bei Kaiser-Ebersdorf zu, den die ehemalige Kaiserin-Elisabethbahn zur Verfügung hatte, und ebenso bei Klosterneuburg, Floridsdorf und Stadlau, welche Orte als Umschlagsplätze für die Kaiser-Franz-Josefbahn, Ferdinands-Nordbahn und Oesterreichische Staatsbahn dienten. Ein analoges Schicksal bedroht für die nächste Zeit den Umschlagsplatz Korneuburg der Oesterreichischen Nordwestbahn. In zweiter Reihe wirkte der Umstand ein, dass die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft nach erfolgter Regulirung der Donau bei Wien an den daselbst neu angelegten Kais einen Centralpunkt für ihren Verkehr mit Wien geschaffen hat. Da die betreffenden Anlagen mittelst der Donau-Uferbahn mit den meisten der in Wien einmündenden Bahnen verbunden sind, hat die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft schon aus ökonomischen Rücksichten kein Interesse daran, ihren Verkehr auf mehreren Umschlagsplätzen zersplittern zu lassen. Die im Staatsbetriebe stehende Donau-Uferbahn hat hierdurch jedenfalls, aber auch die Oesterreichischen Staatsbahn en haben dadurch selbst mittelbar gewonnen. An Stelle der aufgelassenen Umschlagsplätze in Kaiser-Ebersdorf und Klosterneuburg hat die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen einen eigenen Umschlagsplatz an der Donau-Uferbahn in unmittelbarster Nähe der Magazine der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft angelegt. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn haben eine direkte Schienenverbindung mit der Donau-Uferbahn und partizipiren hierdurch an dem Umschlagsverkehr. Die Oesterreichische Nordwestbahn muss endlich eine direkte Verbindung mit der Donau-Uferbahn noch herstellen, um auch an diesem Verkehr partizipiren zu können.

Wiedersetzlichkeit gegen einen Eisenbahnbediensteten.

Ein Reisender, welcher auf einen bereits in Bewegung gesetzten Zug springen wollte und den ihn daran hindernden Bahnbediensteten beschimpfte, wurde von der 1. Instanz wegen Uebertretung der Wachebeleidigung zu 14 Tagen strengen Arrest verurtheilt. Die dagegen überreichte Beschwerde verwarf der Oesterreichische Oberste Gerichtshof mit der Motivirung: Das Strafgesetz mache bei Eisenbahn-Bediensteten keinen Unterschied, ob sie beeidet seien oder nicht. Dass das blosse Losreissen keine Ehrenbeleidigung begründe, sei allerdings richtig, wenn es gewöhnlichen Personen gegenüber geschieht; behördlichen Organen gegenüber jedoch bilde jede Anwendung physischer Gewalt eine Wachebeleidigung.

Der neue Präsident der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Derselbe, Herr Joubert, fungirte zum ersten Male in der zu Budapest abgehaltenen gemeinsamen Sitzung des Verwaltungsrathes. Derselbe introduzirte sich mit einer längeren Rede, in welcher er die Situation der Gesellschaft eingehend besprach, den gegenwärtigen Ausfall im Verkehr als Konsequenz der allgemeinen wirthschaftlichen Lage bezeichnete und auf Grund eingehenden Studiums der Verhältnisse der Hoffnung auf Besserung Ausdruck gab. Weiter betonte derselbe, dass er seinerseits das ursprüngliche Programm der Gesellschaft festhalte und überzeugt sei, dass dieselbe die vorgesteckten Ziele erreichen werde. Obzwar Ersparnisse in allen Zweigen der Administration dringend geboten seien, so werde sich doch die Verwaltung der Obsorge für die Beamten nicht entschlagen, und es werde insbesondere eine definitive Ordnung bezüglich des Beamten-Pensionsfonds und des Provisionsfonds geschaffen werden müssen. Herr Joubert entwickelte auch des näheren das für diese Fonds geplante Arrangement, nach welchem die Beiträge sowol der Gesellschaft als der Mitglieder erhöht werden, in letzter Linie aber die Gesellschaft die Haftung für ein etwa aufkommendes Defizit der beiden Fonds übernimmt.

Der Sanitätszug des Malteserordens.

Dieser von Wien nach Nisch abgegangene und nach dem Systeme Mundy durchgeführte Zug präsentirt sich der „N. Fr. Pr." zufolge auf den ersten Anblick als ein gewöhnlicher Güterzug, und nur die auf beiden Seiten des Waggons auf viereckigem rothen Felde angebrachten weissen Malteser-Ordenskreuze mit der Unterschrift „Grosspriorat von Böhmen etc. des souveränen Malteser-Ritterordens", sowie das im Innern eines jeden Waggons sichtbare rothe Kreuz der Genfer Konvention im viereckigen weissen Felde zeigen die Bestimmung des Zuges an. Der Zug besteht aus sechzehn Waggons, welche in folgender Reihenfolge rangirt sind: Zugskommandanten- und Aerztewaggon, Vorrathswaggon, Küchen-, dann Speisewaggon, fünf Ambulanzwaggons, ein Magazinswaggon, abermals fünf Ambulanzwaggons und ein Montur- und Rüstungswagen. Alle diese Waggons sind vierräderige gedeckte Wagen nach der neuesten Konstruktion; sie besitzen kleine mobile Brücken zum Uebergange von einem Waggon in den andern, sowie Aufsätze für den Zutritt des Lichtes und für die Ventilation. Die Einrichtung des Zuges kann zweckmässiger nicht gedacht werden. Da findet sich eine Doppel-Telegraphenleitung, welche durch den ganzen Zug geleitet ist und theils für den Arzt als Ruf zum Wärter, theils als Allarmirungsapparat dient. Sehr praktisch ist der Küchenwagen eingerichtet. Ein eiserner Kochherd steht in der Mitte der einen Seitenwand des Waggons; in zwei bis drei Stunden kann man für 150 Mann kochen. Die Ambulanzwaggons bilden die eigentliche Bestimmung des Sanitätszuges, nämlich den Transport der Verwundeten oder Kranken von den Verbandplätzen oder den Schlachtfeldern zu den entfernteren Spitälern im Innern des Landes. In jedem Waggon befinden sich zehn Betten, welche in der Richtung des Zuges, wie in den üblichen Schlafwaggons, je zwei übereinander angebracht sind. Der Raum eines jeden Ambulanzwaggons beträgt 36,7 cbm. Es würde zu weit führen, das Inventarium des Magazins- und des Monturenwaggons detaillrt anzugeben; genug, mit dem Malteserzuge rollt ein ganzes wohleingerichtetes Spital auf den Schienen. Die Fürsorge des Ordens geht so weit, dass er die Kranken und Verwundeten mit allem ersinnlichen Komfort und auch mit Tabakspfeifen, Cigarrenspitzen etc. versorgt. Im Hinblicke auf die ernste Stimmung schwer Verwundeter sind auch „Gegenstände für die Andacht", wie es im Verzeichnisse heisst, vorhanden. Hier ist für das seelische Bedürfniss aller Kämpfer, ohne Unterschied des Glaubensbekenntnisses, gesorgt; es finden sich neben Kruzifixen und Rosenkränzen katholische wie protestantische und auch jüdische Gebetbücher. Wir sehen im ganzen ein grossartiges Werk der Barmherzigkeit, welches der berühmte Orden in blutbedeckte Gefilde führt. Mit Genugthuung gewahrt der Menschenfreund, dass, je mörderischer heutzutage die Kriege sich gestalten, die Führer im Dienste der Humanität um so eifriger bestrebt sind, mit den edelsten und wirksamsten Mitteln der Wissenschaft für die unglücklichen Opfer der wilden Kämpfe einzutreten.

Die Eisenbahnen und die neuesten Wandlungen im Weltverkehr.

Ueber dieses Thema hielt Dr. Alexander Peez im Eisenbahnklub einen interessanten Vortrag. Es sei unleugbar — führte der Vortragende aus — dass der Europäische Transitverkehr auf den Eisenbahnen in stetem Rückgange begriffen sei und dass sich auf jenen Handelsgebieten, wo früher die Europäischen Agrikulturstaaten nahezu dominirend waren, die aussereuropäische Konkurrenz immer fühlbarer mache; hierzu kommt weiter die rapide Zunahme der Dampferzahl, welche bei billiger Wasserfracht die grossen Transitlinien der Eisenbahnen gleichfalls empfindlich schädigen. Zur Illustrirung führte der Redner diverse Massenartikel (Cerealien, Schafwolle etc.) an, deren Exportmengen von unseren Kontinentalstaaten nach Grossbritannien noch vor wenigen Dezennien 30—40 pCt. (des Englischen Gesammtkonsums) betrugen und heute auf 3—5 pCt. gesunken sind. Nur ein inniges Verhältniss zwischen Eisenbahnen und Industrien könne hier eine Wendung herbeiführen. Die Eisenbahnen müssen die Industrien nach jeder Richtung hin unterstützen und namentlich dem lokalen wie dem Personenverkehre vollste Aufmerksamkeit zuwenden. Grossbritannien hat heute trotz seines enormen Seeverkehrs, trotz Mangels des Transitverkehrs seiner Eisenbahnen (der noch vor wenigen Jahren die reichste Einnahmequelle unserer Bahnen war) einen geradezu erstaunlichen Eisenbahnverkehr. Den 700 Millionen Passagieren des Vereinigten Königreiches stehen bei uns in Oesterreich 56 Millionen gegenüber. Dies zeige zur Genüge, welchen Einfluss die Erstarkung der Industrien auf den lokalen Verkehr, auf Anwachsen des Personenverkehrs hat, und nur hierdurch könnten jene Gefahren, welche dem Eisenbahnwesen in einer vielleicht nicht allzu fernen Zukunft drohen, abgewendet werden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die widersprechenden Nachrichten über den Waffenstillstand mit den Bulgaren, die Einstellung des ganzen Civilverkehrs auf den Serbischen Bahnen, der zweifelhafte Ausfall der Englischen Wahlen verstimmten die Börse und drückten Nordbahn auf 2287 und Carl-Ludwig auf 226.75, während Nordwest sich zur frühern Notiz (167) behauptete. Die bessern Einnahmen der Elbethal (156.75) und das geringere Minus der Staatsbahn (273) drückten sich in bessern Koursen aus, während die Südbahn (134) trotz der konstant günstigeren Einnahmen, wahrscheinlich infolge eines Contreminemanövers, etwas abgab. Infolge der Steigerung des Goldagios lässt auch die frühere Nachfrage bezüglich der Silberprioritäten bedeutend nach.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass

1. die der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterstellte, am 1. November d. Js. für den Güterverkehr (Stückgut und Wagenladungen ausschliesslich Eilgut) eröffnete, 3,8 km lange Strecke Lutterbach-Mülhausen (Nord),
2. die von derselben Verwaltung am 15. Oktober d. Js. in Betrieb genommene, 0,859 km lange, nur dem Güterverkehr dienende, bisher einer Aktiengesellschaft gehörenden Zweigbahn Strassburg-Schiltigheim,
3. die der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 8 km lange normalspurige, auf Kosten der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung erbaute Lokalbahn Ludwigstadt-Lehesten

als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen und Adresserverzeichniss der Wagenverwaltungen. Zu dem ersteren Verzeichnisse ist der IV. Nachtrag und zu dem letzteren der V. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden. Durch dieselben werden der III. beziehungsweise IV. Nachtrag zu den genannten Drucksachen aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6729 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 6753 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem IV. Nachtrage zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen und des V. Nachtrages zu dem Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen (abgesandt am 7. und 8. d. Mts.).

No. 6775 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission. Ueberweisung einer Vereinskarten-Angelegenheit zur Entscheidung gemäss § 10 des Vereinskarten-Reglements (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 6789 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 10. d. Mts.).

Die Eröffnungsfeier der Bahnen von Kaysersberg nach Schnierlach und von Colmar nach Winzenheim.

Am 18. Januar 1885 wurde der erste Zug der Bahn von Colmar nach Kaysersberg abgelassen. Der 29. November 1885 bildet einen zweiten Denkstein in der Geschichte dieses mit frohen Hoffnungen begrüssten Bahnunternehmens. Galt es doch, die Vollendung der Thalbahn bis nach Schnierlach zu feiern und zugleich eine zweite Bahnstrecke, diejenige von Colmar nach Winzenheim, in Betrieb zu setzen.

Die Gemeinden Winzenheim und Schnierlach hatten sich zusammengethan, um den Tag der Einweihung dieser beiden jüngsten Ausläufer des Schienennetzes, welches den Elsass von Jahr zu Jahr dichter durchzieht, gemeinschaftlich zu einem schönen Fest zu gestalten. In früher Morgenstunde schon — es war kaum 8 Uhr vorüber — trug ein bekränztes und beflaggtes Dampfross die Schaar der Eingeladenen von Colmar nach dem freundlichen, am Fusse der Hohlandsburg hingestreckten Winzenheim, wo „der erste Zug“, dieser Vorbote eines gesteigerten und gehobenen Verkehrs und damit eines erhöhten Wohlstandes, von der Bevölkerung mit dröhnenden Böllerschüssen und schmetternden Musikklängen jubelnd empfangen wurde. Durch die festlich geschmückten Strassen führte der Weg die Gäste ins Rathhaus, wo unter dem bescheidenen Namen eines Frühstücks eine verlockende Zusammenstellung von der frühen Stunde verständnissvoll angepassten Speisen und erlesenen Weinen — unter denen dem Strohwein von 1875, dem Hengst von 1878, dem Brand von 1865 und dem Winzenheimer von 1846 auch schriftlich ehrfurchtsvolle Huldigung gewidmet sei — des Angriffs harrte, welcher trotz der ungewöhnlichen Zeit mit einer Bravour erfolgte, die selbst von den tapferen Bulgarischen Streitern kaum übertroffen werden kann. In wohlgesetzter Rede begrüsste Bürgermeister Schmutz die Erschienenen; Geheimrath Dr. Jordan erwiderte namens der Regierung mit einem Trinkspruch auf die Gemeinde Winzenheim; der Adjunkt dieses strebsamen Ortes feierte die Verdienste des Abgeordneten Grad um das Zustandekommen der neuen Bahnverbindung, und dieser vielseitige Volksmann dankte durch einen launigen Trinkspruch in der Mundart der Gegend. In geordnetem Zuge, begleitet von der Feuerwehr, während der Musikverein mit mächtiger schwarz-weiss-rother Fahne unter lustigen Weisen voraufzog, gings dann zum Bahnhof zurück, wo der Gesangverein einige gelungene Vorträge zur Ausführung brachte und so die Zeit bis zur Ankunft des zweiten Zuges, der den Staatssekretär v. Hofmann und die Unter-Staatssekretäre Dr. v. Mayr und Dr. Ledderhose in die Feststadt brachte, aufs beste ausfüllte. Begrüssung und Verabschiedung wurde in eine kurze Viertelstunde zusammengedrängt, dann trug der Zug uns den Bergen zu. Colmar, Ammerschweier, Kienzheim flogen schnell vorüber. In Kaysersberg, wo wir am 18. Januar das noch allerwärts in freundlichster Erinnerung stehende „Thalbahnfest“ gefeiert, wurde der landesübliche Ehrenwein gebührend gewürdigt, dann gings weiter nach Schnierlach. Das Thal verengerte sich; die braunen Berge traten immer näher und näher an die Strasse heran, auf welcher König Dampf, der Herrscher in dem weiten Gebiete unseres modernen Verkehrslebens, heute im Triumph einherzog, alle Hindernisse, die das Terrain seinem Vordringen auf Schritt und Tritt in den Weg legte, mit Hilfe der Technik schnell und sicher überwindend. Von den Höhen herab winkten die grünen Edeltannen und die braunen Buchen dem kühnen Eindringling ihre Grüsse zu, die kecken Berggewässer rauschten ihm zu Ehren lauter, als sie mit schäumendem Gischt auf den klaren Wellen vorübereilten, und selbst die grauen Felsen schienen ihre bemosten Häupter zu neigen, als der Zug an ihren Füssen vorüberflog und mit hellem Pfiff ihnen kund und zu wissen that, dass des Menschen Kunst von heute ab auch über dieses bisher ausschliesslich der Natur unterthan gewesene Reich ihre Herrschaft angetreten.

In Urbach, wo Bürgermeister und Gemeinderath zur Begrüssung auf dem Bahnhofe anwesend waren und ein Musikkorps dem Zuge sein herzliches Willkommen entgegensandte, sowie in Hachimette wurde dem freundlich dargebotenen Ehrenwein alle Huld erwiesen, die seine ausgezeichneten Eigenschaften verdienten. In Schnierlach endlich war das Ziel erreicht. Festlicher Empfang seitens der von nah und fern herbeigeströmten Zuschauer, die trotz des unfreundlichen Regenwetters die Ankunft des ersten Zuges nicht verpassen wollten; Ehrenpforten, Fahnen und Kränze und Guirlanden allerwärts. Im Gasthofe „zur Post“, dem wohlbekannten und vielgerühmten Absteigequartier aller Vogesenreisenden, war das Festmahl bereitet, das dank der allgemein herrschenden festlichen Stimmung und der vortrefflichen Spenden aus Küche und Keller den besten Verlauf nahm. An vier langen Tafeln nahmen im sinnig geschmückten Saale die Gäste Platz und allerwärts herrschte zwanglose Gemüthlichkeit, die durch eine Reihe zündender Trinksprüche und klangvoller Vorträge des Schnierlacher Musikvereins bald auf eine erhöhte Temperatur gehoben wurde.

Der Staatssekretär Staatsminister v. Hofmann brachte das Hoch auf den Kaiser aus; Bürgermeister Haxaire von Schnierlach widmete dem Kaiserlichen Statthalter eine Huldigung; Bürgermeister Thiriet von Diedolshausen schilderte die Fortschritte, welche unser Verkehrswesen durch die neuen Errungenschaften der technischen Wissenschaft gemacht und feierte den Kommerzienrath Krauss, den tüchtigen und verdienstvollen Unternehmer und Erbauer der neuen Bahn; Kommerzienrath Krauss gedachte dankend der Mitwirkung der Gemeinden, der Bezirke und der Landesverwaltung an dem Zustandekommen des Unternehmens und widmete sein Glas dem Staatssekretär v. Hofmann, der diese freundliche Kundgebung an den Unterstaatssekretär Dr. Ledderhose, als Vertreter des Arbeitsministers, weitergab, welcher sie dann an den Kommerzienrath Krauss, als Schöpfer der ersten ländlichen Bahn im Reichslande, zurückreichte. Dr. Jean Schlumberger, der Präsident des Landesausschusses, trank auf das Wohl der an der Bahn betheiligten Gemeinden; Abgeordneter Bägert, Bürgermeister von Kaysersberg, feierte die Verdienste des Landesausschusses und dessen Präsidenten; Bürgermeister Thiriet widmete dem Kreisdirektor Ott und dessen unermüdlicher und aufopfernder Mitwirkung an der Sache des Bahnbaues ein Hoch, worauf der Gefeierte der treuen Unterstützung, die ihm seitens der Bürgermeister der betheiligten Gemeinden stets geworden, gebührend gedachte. Besonders lebhaften Widerhall fand die Rede des Bahndirektors Lechner, der in warmen Worten aller gedachte, die durch ihr verständnissvolles und gutgemeintes Zusammenwirken das Werk zustande gebracht: der Regierung, der Gemeinden, der Reichs-Eisenbahnverwaltung, der Techniker und — last not least — der Arbeiter, „von denen mancher heisse Schweisstropfen unter den heute so sichern und festgefügten Schienen liegt“. Eisenbahndirektor Hering gab den freundlichen Gesinnungen, von welchen die Verwaltung der Reichseisenbahnen gegenüber der Kaysersberger Thalbahn beseelt ist, beredten Ausdruck, und Abgeordneter Grad der Hoffnung, dass die Weiterführung der Bahn von Schnierlach aus ebenfalls noch ermöglicht werde.

Noch viele Reden standen auf der Tagesordnung, aber die Zeit, die unerbittliche, mahnte gebieterisch zum Aufbruch. Schnell und sicher trug die junge Bahn die Gäste, wie am Vormittag im hellen Licht des Tages, so auch jetzt durch das Dunkel der Nacht nach der Bezirkshauptstadt Colmar zurück.

Zur Ergänzung des vorstehenden Festberichts theilen wir folgendes mit:

Die eigentliche Betriebseröffnung der Schmalspurlinien (1 m) Kayserberg-Schnierlach (9 km Fortsetzung der bereits seit 20. Januar h. dem Betriebe übergebenen Strecke Colmar-Kaysersberg, 11 km), dann Colmar-Winzenheim, 5 km und Colmar-Horburg, 5 km, fand am 1. d. M. statt und die Festfahrt 2 Tage vorher, am 29. November. Alle drei nunmehr von Colmar nach drei verschiedenen Richtungen hinausführenden Linien sind schmalspurig mit Ausnahme der ersten 2 km von Colmar-Horburg, welche schmal- und normalspurig angelegt sind, also mit 3 Schienen, so dass die Schmalspurmaschine vermöge einer steifen Kuppelung die Normalbahngüterwagen zu transportiren vermag. Es musste auf diese 2 km von Colmar an den Kanalhafen (Zweigkanal des Rhein-Rhonekanals) diese Kombination deshalb gewählt werden, weil am Kanal sowohl schmal- wie normalspurige Wagen beladen, von der kleinen Maschine nach dem Reichsbahnhof Colmar befördert und von dort aus entweder auf der Schmalspur oder auf der normalspurigen Reichsbahn an ihre Bestimmungsorte weitertransportirt werden; dadurch wird das nochmalige Umladen auf Station Colmar erspart. Diese doppelspurige Anlage und die daraus resultirenden komplizirten Weichenverbindungen, sowie die Sicherung der drei in den Reichsbahnhof Colmar einmündenden Schmalspurlinien mittelst Centralweichenapparat macht die ganze Bahnhofsgestaltung Colmar zu einer interessanten und sehenswerthen.

Der Bau der nunmehr fertiggestellten 30 km Strassenbahnen, wovon ca. 8 km ein eigenes Planum unter schwierigen Terrainverhältnissen erhalten mussten, begann am 1. Mai 1884 und wurde beispielsweise die Bahn Colmar-Winzenheim, 5 km, in der kurzen Zeit von 4 Monaten fertiggestellt.

Konzessionärin ist die Lokomotivfabrik Krauss & Co. München-Linz a/D., Bau- und Betriebsleiter Ingenieur Th. Lechner.

Es sind 10 Stationen mit ziemlich umfangreichen Hochbauten vorhanden. Maximalsteigung 1 : 30 findet sich auf grossen Längen, es werden 150 pferdige Lokomotiven verwendet, der Minimalradius von 60 m musste in ausgiebiger Anzahl angewendet werden.

Die Hauptlinie endigt in Schnierlach mitten in den Vogesenbergen in einem pittoresken engen Thal am Vogesenkamm, 11 km von der Französischen Grenze entfernt.

Hamburgs Handel und Schifffahrt im Jahre 1884.

Den vom handelsstatistischen Büreau der Stadt Hamburg zusammengestellten tabellarischen Uebersichten entnehmen wir die nachstehenden Daten, welche nicht allein die fortschreitende Entwickelung Hamburgs erkennen lassen, sondern auch ein Bild eines Theiles des Gesammt-Seeverkehrs Deutschlands mit dem Auslande geben.

Das Gewicht und der Werth der Einfuhr (exkl. Kontanten) betrug in 1 000 Doppelcentnern und Millionen Mark:

Direkt seewärts in den Jahren 1846—1850 im Durchschnitt 4 997 Doppelcentner (220 Millionen Mark), in den Jahren 1851—1860 7 263 (330); in den Jahren 1861—1870 10 866 (511), in den Jahren 1871—1875 19 727 (887), in den Jahren 1876—1880 22 316 (816), im Jahre 1882 26 941 (908), im Jahre 1883 29 873 (979) und im Jahre 1884 33 197 (1 008), in denselben Zeitabschnitten und Jahren von und über Altona 944 (29), 1 891 (73), 1 673 (73), 1 727 (93), 1 213 (65), 1 550 (62), 1 666 (57) und 1 906 (57); mit den Eisenbahnen 143 (27), 1 320 (158), 2 704 (266), 5 412 (541), 11 118 (633), 13 253 (723), 14 298 (756) und 13 410 (736), endlich von der Oberelbe sowie land- und flusswärts 4 223 (131), 5 501 (107), 8 298 (143), 8 999 (147), 13 244 (224), 18 363 (390), 19 031 (434) und 19 502 (426).

Die Ausfuhr betrug in den Jahren 1882, 1883 und 1884 direkt seewärts (in 1 000 Doppelcentnern) 16 554, 18 537 und 19 051, per Berlin-Hamburger, Lübeck-Hamburger und Venlo-Hamburger Eisenbahn sowie nach der Oberelbe 16 256, 18 605 und 20 937; die übrige Ausfuhr mit der Altona-Kieler Eisenbahn sowie land- und flusswärts ist nicht ermittelt.

Die Zahl der ankommenden und abgehenden Seeschiffe betrug:

im Durchschnitt der Jahre	angekommen beladen	angekommen in Ballast	abgegangen beladen	abgegangen in Ballast
1846—50	3 446	317	2 071	1 688
1851—60	4 026	623	2 674	1 978
1861—70	4 379	713	3 105	1 980
1871—75	4 732	609	3 582	1 846
1876—80	4 784	798	4 038	1 561
1881	5 137	838	4 411	1 611
1882	5 285	904	4 594	1 573
1883	5 387	965	4 853	1 534
1884	5 881	963	4 950	1 863

Die Tragfähigkeit der Seeschiffe stellte sich in 1 000 Registertons:

	Angekommen beladen	Angekommen in Ballast	Abgegangen beladen	Abgegangen in Ballast
1846—50	438	23	283	177
1851—60	694	61	479	276
1861—70	1 153	107	822	432
1871—75	1 910	102	1 327	682
1876—80	2 252	146	1 724	680
1881	2 625	180	2 147	709
1882	2 821	209	2 312	709
1883	3 123	227	2 579	774
1884	3 480	247	2 802	904

Zahl und Tragfähigkeit der beladen ankommenden und abgehenden Seeschiffe hat sich also im Jahre 1884 wiederum vermehrt; bemerkenswerth ist die Steigerung seit 1880, welche für die beladenen Schiffe weit schneller erfolgte als für die in Ballast gehenden. Die Differenz zwischen den beladen angekommenen und beladen abgegangenen Schiffen betrug im Jahre 1884 97, rechnet man hierzu die in Ballast eingegangenen 963 Schiffe, so ergeben sich 1 894 disponible Schiffskörper, es sind aber nur 1 863 Schiffe in Ballast abgegangen. Die Differenz zwischen den disponiblen und den in Ballast abgegangenen Schiffen beträgt 31, welche beladen abgegangen sind.

Die folgende Zahlenreihe ergibt, dass der Uebergang von der Segel- zur Dampfrhederei auch im Jahre 1884 weitere Fortschritte gemacht hat.

Es waren von den ankommenden Seeschiffen:

	Dampfschiffe	mit 1 000 Reg.-Tons	Segelschiffe	mit 1 000 Reg.-Tons
1846—50	416	125	3 347	336
1851—60	929	298	3 720	457
1861—70	1 713	766	3 379	493
1871—75	2 628	1 507	2 793	506
1876—80	3 080	1 872	2 502	526
1881	3 382	2 256	2 593	549
1882	3 604	2 437	2 585	593
1883	3 939	2 727	2 413	624
1884	4 287	3 033	2 557	695

Im Anfange dieser Periode, während der Jahre 1846—1850, übernahmen also die Segelschiffe der Zahl nach 89 pCt. und der Tragfähigkeit nach 73 pCt. des Seeverkehrs, während im letzten Jahre denselben nur noch 37 pCt. der Zahl nach und 18,7 pCt. der Tragfähigkeit nach verblieben. Aehnlich stellt sich naturgemäss das Verhältniss für die abgehenden Seeschiffe. Obige Zahlen ergeben, dass die Dampfrhederei nicht allein die ganze Vermehrung der Waarenbewegung des Seeverkehrs seit 40 Jahren an sich gerissen hat, sondern auch noch einen Theil der anfänglich von der Segelrhederei bewirkten.

Ein Vergleich der Angaben über die durchschnittliche Tragfähigkeit der Seeschiffe zeigt ferner, wie die grossen Schiffsgefässe sowohl bei der Dampf- als auch bei der Segelrhederei die kleineren verdrängen. Die durchschnittliche Ladungsfähigkeit ist nämlich bei den Dampfschiffen vom Jahre 1846 bis 1884 von 301 auf 707 Registertons und in demselben Zeitraum bei den Segelschiffen von 101 nur auf 272 Registertons gestiegen.

Die nachstehende Tabelle zeigt das Gewicht und den Werth der Einfuhr in den Jahren 1882—1884 in 1 000 Doppelcentnern und Millionen Mark der einzelnen in Hamburg einmündenden Bahnen:

	Altona-Kieler Eisenbahn		Lübeck-Hamburger Eisenbahn		Berlin-Hamburger Eisenbahn		Venlo-Hamburger Eisenbahn	
	Gewicht	Werth	Gewicht	Werth	Gewicht	Werth	Gewicht	Werth
1882	1 113	96	1 415	54	2 900	302	7 824	271
1883	1 348	114	1 530	57	2 749	249	8 670	336
1884	1 203	105	1 432	54	2 172	224	8 620	354

Mit Ausnahme der Berlin-Hamburger Eisenbahn, bei welcher das Jahr 1882 für die Einfuhr das günstigste gewesen ist, ist das Jahr 1883 bei sämmtlichen Bahnen in Bezug auf Quantität das günstigste gewesen, ebenso ist der Werth der eingeführten Waaren bei der Altona-Kieler und Lübeck-Hamburger Bahn gestiegen, während er bei der Venlo-Hamburger Bahn im Jahre 1884 — trotz verringerter Quantität — den höchsten Betrag erreichte.

Die Ausfuhr auf der Lübeck Hamburger, Berlin-Hamburger und Venlo-Hamburger Eisenbahn (für die Altona-Kieler Eisenbahn sind die Daten nicht ermittelt) hat sich fortlaufend ausgedehnt, es betrug dieselbe in den Jahren 1882 resp. 1883 und 1884 in 1 000 Doppelcentnern bei der Lübeck-Hamburger Eisenbahn 1 913, 1 990 und 2 013, bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn 2 619, 2 862 und 2 889, bei der Venlo-Hamburger Eisenbahn 2 491, 2 898 und 3 016.

Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Einfuhr nach Hamburg den Export Deutschlands via Hamburg und die Einfuhr von Hamburg den Import nach Deutschland darstellt. Die wichtigsten Eisenbahn-Zufuhrlinien sind die Berlin-Hamburger und Venlo-Hamburger Eisenbahn, es wurden auf diesen beiden Linien an wichtigsten Transportobjekten eingeführt in 1 000 Doppelcentnern: Getreide und Hülsenfrüchte exkl. Weizen, Roggen, Gerste und Hafer 73 resp. 28, Weizen- und Roggenmehl 101 resp. 75, Kartoffeln 112 resp. 107, Spiritus und Sprit 84 resp. 17, Bier und Essig 15 resp. 69, Schlachtvieh 251 resp. 141, Zucker 14 resp. 303, Verzehrungsmittel 403 resp. 292, Düngesalze und Düngestoffe 2 resp. 65, Zink und Zinkbleche 51 resp. 7, Eisen und Stahl 5 resp. 348, Farbwaaren 16 resp. 51, Droguen und Apothekerwaaren 27 resp. 83, Sand- etc. Steine 5 resp. 133, Kalk, Gips und Cement 4 resp. 173, Steinkohlen von der Venlo-Hamburger Eisenbahn 4 510, Bauholz 119 resp. 81, Lumpen etc. 12 resp. 53, Rohstoffe und Halbfabrikate 50 resp. 309, Wollwaaren 48 resp. 51, Baumwollwaaren 36 resp. 63, Holzwaaren und Mobilien 54 resp. 29, Papier etc. 47 resp. 86, Glas 75 resp. 89, Steinzeug und Thonwaaren 9 resp. 96, Eisenwaaren 25 resp. 409, Maschinen- und Maschinentheile 45 resp. 117 und diverse Industrieartikel 65 resp. 151. Die Gesammteinfuhr betrug in 1 000 Doppelcentnern per Berlin-Hamburger Eisenbahn 2 172, per Venlo-Hamburger Eisenbahn 8 602 und per Lübeck-Hamburger Eisenbahn 1 432. Auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn lieferten die Verzehrungsartikel und das Schlachtvieh die Haupt-Transportquantitäten, während auf der Venlo-Hamburger Eisenbahn die Kohle über die Hälfte des Gewichts der Gesammteinfuhr ausmachte.

Die Gesammtausfuhr betrug im Jahre 1884 (in 1 000 Doppelcentnern) per Berlin-Hamburger Eisenbahn 2 889, per Venlo-Hamburger Eisenbahn 3 016 und per Lübeck-Hamburger Eisenbahn 2 013; die wichtigsten Ausfuhrartikel bildeten: Kaffee 177, 107 resp. 96, Tabak und Cigarren 24, 75 resp. 13, frisches und getrocknetes Obst 94, 44 resp. 46, Getreide und Hülsenfrüchte 156, 76 resp. 72, Schlachtvieh 32, 232 resp. —, Viktualien 51, 116 resp. 61, Salpeter 282, 174 resp. 52, Roheisen 23, 91 resp. 13, Metalle und Erze 15, 255 resp. 3, Steinkohlen 243, 2 resp. 501, Häute 43, 55 resp. 28, Guano und andere Düngestoffe 125, 287 resp. 64, Petroleum 39, 33 resp. 53, Baumwolle 85, 43 resp. 118, Schaf- und Shoddywolle 68, 91 resp. 2, Rohstoffe und Halbfabrikate 194, 350 resp. 173, Manufakturwaaren 180, 26 resp. 16, Maschinen- und Maschinentheile 180, 84 resp. 32. Auf der Lübeck-Hamburger und Berlin-Hamburger Eisenbahn hat die Gesammtausfuhr von Hamburg die Einfuhr übertroffen, während bei der Venlo-Hamburger Bahn umgekehrt die Gesammteinfuhr die Ausfuhr um fast das Dreifache überwog.

Der wichtigste Konkurrent der Eisenbahnen für den Verkehr mit Hamburg ist die Flussschifffahrt auf der Elbe und deren Nebenflüssen. Die Zahl der angekommenen Flussfahrzeuge hat beständig zugenommen, sie betrug im Jahre 1882 9 380, davon waren beladen 7 288 Stück, im Jahre 1883 10 230, davon beladen 8 115 Stück und im Jahre 1884 11 135, davon 8 489 Stück beladen. Unter diesen angekommenen Fahrzeugen befanden sich in 1884 3 293 Dampfer, die Zahl der letzteren ist seit 1882 um 425, die Zahl der Segelschiffe um 286 und die Zahl der Schleppschiffe um 1 032 gestiegen. Das Quantum der ausgeladenen Güter betrug in 1 000 Doppelcentnern im Jahre 1882 9 448, in 1883 11 204 und in 1884 11 711.

Der von Hamburg die Elbe nebst Nebenflüssen aufwärts sich bewegende Güterverkehr ist ebenfalls von Jahr zu Jahr gestiegen und hat sogar im Jahre 1884 den nach Hamburg sich bewegenden Verkehr überflügelt, es ist also der Export nach Hamburg kleiner gewesen als der Import von dort.

Die Zahl der abgegangenen Flussschiffe belief sich im Jahre 1882 auf 9 352 Stück, davon waren 7 318 beladen, in 1883 auf 10 190 Stück, davon 8 084 beladen und in 1884 auf 11 112 Stück, davon 8 988 beladen. Das Quantum der eingeladenen Güter betrug in 1000 Doppelcentnern in 1882 9 264, in 1883 10 895 und in 1884 12 926. Es sind nicht allein die Massenartikel, welche den Flussverkehr nähren, sondern es liefert nach diesen Uebersichten der Stückgutverkehr den grössten Theil des Gesammtverkehrs. In den Jahren 1882, 1883 und 1884 ist der Stückgutverkehr auf den angekommenen Flussfahrzeugen von (in 1 000 Doppelcentnern) 4 109 auf 5 391 resp. 6 435 gestiegen. In dem gleichen Zeitraum betrug das auf diesem Wege angekommene Quantum an Bau-, Nutz- und Brennholz (in 1 000 Doppelcentnern) 671, 588 und 648, an Salz 2 126, 2 484 und 2 009, an Kartoffeln 87, 198 und 44, an Steinen, Oelkuchen und anderen unverpackten Waaren 1 432, 1 575 und 1 865, an Getreide 1 021, 966 und 706. Die grössere Anzahl der beladenen Flussfahrzeuge kam in 1884 von den Plätzen: Magdeburg (1 035 Fahrzeuge mit 2 533 in 1 000 Doppelcentner), Schönebeck (879 mit 2 027), Tetschen-Laube (607 mit 1 502), Dresden (454 mit 983), Berlin (836 mit 733), Aussig (205 mit 607), Breslau (501 mit 561) und Dessau (195 mit 341).

Die wichtigsten ab Elbe aufwärts versandten Artikel und deren Quantitäten (in 1 000 Doppelcentnern) bildeten in den Jahren 1882 resp. 1883 und 1884: Steinkohlen 1 560 resp. 1 232 und 1 147, Eisen 1 316 resp. 1 152 und 951, Guano 329 resp 256 und 179, Steine, Schwefel und Salpeter etc. 1 500 resp 1 932 und 2 246, Getreide und Saat 675 resp. 2 026 und 4 034 und Stückgüter 3 882, 4 295 und 4 365. Die Hauptverkehrsplätze, nach welchen sich dieser Versand per Schiff bewegte und deren dorthin beförderten Quantitäten (in 1 000 Doppelcentnern) waren: Berlin mit 2 386 Fahrzeugen und 3 053, Magdeburg mit 879 und 2 099, Dresden mit 855 und 2 079, Tetschen-Laube mit 566 und 1 228, Dessau mit 505 und 1 008, Aussig mit 300 und 831, Breslau mit 260 und 250, Wittenberge mit 169 und 238.

Der Import der Englischen Kohle ab Hamburg ist bedeutend zurückgegangen, in Prozenten des Gesammtversands per Flussschiff ist der Verkehr von 16,85 pCt. im Jahre 1882 auf 11,31 pCt. in 1883 und 8,88 pCt. in 1884 zurückgegangen und durch die Einfuhr der Deutschen Kohle verdrängt worden. Im Jahre 1884 wurden noch 6 826 257 Doppelhl Englische Kohle in Hamburg eingeführt, dagegen wurden per Venlo-Hamburger Bahn 4 510 995 Doppelcentner Steinkohlen nach Hamburg versandt.

Präjudizien.

v. O. **Die Eisenbahn als Gegenstand eines Pachtvertrags.** Aus den Entscheidungsgründen: „Es ist keinem Zweifel unterworfen, dass eine Eisenbahn — in ihrer Gesammtkonstruktion — eine den öffentlichen Transportverkehr vermittelnde Sache und — in ihrer mechanischen Verbindung mit dem Grund und Boden — eine unbewegliche Sache und geeignet ist, ihrem Inhaber, d. h. dem Betriebsunternehmer, Nutzungen, also Vortheile unbeschadet der Substanz zu gewähren (§§ 1 ff.; 6 ff.; 110, I. 2 Preuss. A. L.-R.) und daher durch Ueberlassung zum Gebrauch und zur Nutzung gegen einen bestimmten Zins recht füglich Gegenstand eines Pachtvertrags bilden kann.“ (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. September 1885 in S. Glasow-Berlinchener Eisenbahn wider Fiskus. Rep. IV. 112/85; Preuss. Verw.-Bl. Bd. VII S. 71.)

Litteratur.

—st.— **Handbuch der Baukunde.** Neubearbeitung des Deutschen Bauhandbuchs. Eine systematische und vollständige Zusammenstellung der Resultate der Bauwissenschaften mit den zugehörigen Hilfswissenschaften. Veranstaltet von den Herausgebern der Deutschen Bauzeitung und des Deutschen Baukalenders. In 3 Abtheilungen. Abtheilung I: Hilfswissenschaften zur Baukunde Band 1. Mit etwa 1 100 Holzschnitten im Text und 4 Tafeln in Farbendruck. Berlin 1885. Verlag von E. Töche.

Obgleich das im Jahre 1874 erschienene „Deutsche Bauhandbuch“ (vergl. S. 226 und 1165 Jahrg. 1874 d. Ztg.) sich vielfacher Zustimmung erfreute, so erkannten doch die Herausgeber schon im Laufe der Ausführung bald die Unmöglichkeit, in dem selbst gesteckten engen Rahmen dasjenige völlig leisten zu können, was ihnen als Ziel vorgeschwebt hatte. Dies war die Veranlassung, nunmehr ein Werk der Oeffentlichkeit zu übergeben, dessen Plan derselbe ist, wie er im Deutschen Bauhandbuche verwirklicht werden sollte, dessen äusserer Rahmen und Inhalt aber über diejenigen des genannten Handbuchs weit hinaus gehen.

Dieses neue Werk soll ein Kompendium der gesammten Bauwissenschaften sein, inkl. der zugehörigen Hilfswissenschaften, in welchem neben dem Ganzen eines Gegenstandes auch die Einzelheiten desselben zur Darstellung gelangen — selbstverständlich in der Knappheit der Form, die durch Plan und Rahmen des Werks gezogen sind. Die einzelnen Abschnitte werden durch Spezial-Fachmänner bearbeitet. Das Werk soll in den 3 Abtheilungen, wovon jede 2 Bände umfasst, bandweise erscheinen.

Abtheilung I. behandelt die gesammten Hilfswissenschaften zur Baukunde,
„ II. die Baukunde des Architekten,
„ III. die Baukunde des Ingenieurs.

Obwohl vom einheitlichen Gesichtspunkte aus bearbeitet, wird doch nicht nur mit Bezug auf die einzelnen Theile, sondern auch mit Bezug auf die Bände eine so weitgehende Sonderung des Stoffes bestehen, dass jeder Band für sich ein abgerundetes Ganze bildet, welches für sich käuflich und gebrauchsfähig ist.

Der uns vorliegende 1. Band der I. Abtheilung bringt zunächst eine einheitliche Bearbeitung des Gebietes der sogenannten „Bauführung“, worunter alles zu verstehen ist, was zum Projektiren, Veranschlagen, Ausführen und Verrechnen von Bauten gehört. Angefügt ist eine Arbeit über Baustatistik. Die folgenden 13 Kapitel enthalten: Grundzüge der Baurechts- und Baupolizei-Wissenschaften, Ausführung perspektivischer Zeichnungen, Resultate aus der reinen Mathematik, die Mechanik fester, tropfbar flüssiger, gas- und dampfförmiger Körper, die Hydrometrie, Grundzüge der Lehre vom Schall und der Wellenbewegung, Elektrizität und Magnetismus, die Lehre vom Licht, das Lichtpaus-Verfahren und die Grundzüge der Meteorologie.

Unter den Bearbeitern der einzelnen Materien finden wir eine Anzahl bekannter Namen, welche schon zu den besten Erwartungen berechtigen. Die Durchsicht des vorliegenden Bandes zeigt uns denselben auch als ein sehr brauchbares Buch, das nicht nur den Anforderungen jüngerer in die Praxis eintretender Kräfte oder Unterrichtszwecken entspricht, sondern als nützlicher Rathgeber auch den Bedürfnissen der Fachmänner von Erfahrung genügen wird, wenn sie über Besonderheiten Information suchen, ohne dass ihnen eine grössere Büchersammlung unmittelbar zur Hand ist.

Der 2. Band der Abtheilung I wird enthalten: Chemie und chemische Technologie (Feuerungsanlagen, Keramik, Glas, hydraulische Mörtel, Farben, Gasbereitung u. s. w.); mechanische Technologie (Eisen und andere Metalle); Bauhölzer und natürliche Bausteine, einfache Maschinentheile und Baumaschinen; Lehre von den Motoren; Elektrotechnik (elektrische Telegraphie in ihren verschiedenen Formen und Anwendungsarten, elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung).

Die Abtheilung II wird im 1. Bande die gesammte Baukonstruktionslehre, im 2. Bande die Disposition und Einrichtung der Gebäude behandeln.

Von der Abtheilung III, der „Baukunde des Ingenieurs", wird der 1. Band die Feldmesskunst, den Erd-, Tunnel- und Wasserbau, das Wasserversorgungs- und Entwässerungswesen, den Strassenbau, den allgemeinen Theil der Bauhygiene, sowie den auf Beleuchtung, Wasserversorgung und Entwässerung bezüglichen speziellen Theil enthalten. Der 2. Band wird die Fundirungen, den Brücken-, Strassen- und Eisenbahnbau, sowie das Eisen-, Signal- und Maschinenwesen umfassen.

Die hauptsächlichsten Erweiterungen im Inhalte des neuen Handbuches gegen den des früheren bestehen in der Aufnahme der Lehre von den Motoren, Maschinentheilen, einfachen Arbeitsmaschinen und des Eisenbahnmaschinenbaues, wodurch den Anforderungen des Maschinentechnikers in erheblichem Grade Rechnung getragen wird, dann in der Aufnahme der Gebiete der Bauführung und Baustatistik, des Bundesverwaltungs Baupolizeirechts, der Elektrotechnik, des Tunnel- und Seebaues und der Hygiene, soweit dieselbe durch die Betrachtung von Baugrund, Wasser, Entwässerung, Luft und Licht mit dem Bauwesen in unmittelbare Berührung tritt.

Wenn, wie man erwarten darf, die folgenden Bände in derselben vortrefflichen Weise, wie der erste durchgeführt werden, so können wir damit ein gelungenes Werk begrüssen, welches bei den Fachgenossen gewiss eine günstige Aufnahme finden wird.

Miszellen.

Unterbrechung der Fahrt eines Eisenbahnzuges durch Mosquitos.

Am 24. Juni cr. wurde ein Zug der Floridabahn auf Station Walda derartig von Wolken von Mosquitos eingehüllt, dass der Führer halten musste und erst nach längerer Zeit die Fahrt fortsetzen konnte.

Die Mosquitowolken sollen schlimmer und stärker gewesen sein wie der Heuschreckenschwarm in Kansas im Jahre 1877.

(„Railr. Gaz.", 24. Aug. 1885.)

Schnelle Bahnfahrt.

Ein Extrazug, aus Maschine und einem Wagen bestehend, fuhr am Sonntag, den 5. Juli cr., zur Beförderung der Sonntagsausgabe der „Newyork World", in 5 Stunden 7 Minuten von Newyork nach Boston. Der Tunnel vor dem grossen Centraldepot zu Harlem musste wegen Bahnreparatur langsam befahren werden. Die 119 Miles lange Strecke von Hartford bis Boston wurde ohne Anhalten durchfahren und Wasser während der Fahrt durch eine Schöpfrinne gefasst. Die ganze Strecke von 229 Miles wurde in 307 Minuten durchfahren, 7 Mal musste gehalten und 3 Mal wegen Drehbrücken langsam gefahren werden; Resultat 49,42 Miles oder 79,566 km pro Stunde.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 14. Dezember d. J. wird die Neubaustrecke Bojanowo-Gubrau mit den Haltestellen Saborwitz und Kaltebortschen und der Station Guhrau dem öffentlichen Verkehre zur unbeschränkten Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Gütern übergeben. Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billets der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die Personenbeförderung auf der Neubaustrecke erfolgt nach Massgabe des nachstehenden Fahrplans:

1262	1264	1266	Stationen	1261	1263	1265
Gemischte Züge II.—IV. Klasse				Gemischte Züge II.—IV. Klasse		
Vm.	Nm.	Nm.	Abf. ... Ank.	Vm.	Nm.	Nm.
8.35	3.18	$9.^{18}$	↓ Bojanowo ↑	6.37	12.32	5.45
8.55	3.38	$9.^{38}$	Saborwitz	6.22	12.17	5.30
9.13	3.56	$9.^{56}$	Kaltebortschen	6.2	11.57	5.10
9.25	4.8	$10.^{8}$	Guhrau	$5.^{45}$	11.40	4.53
Vm.	Nm.	Nm.	Ank. ... Abf.	Vm.	Vm.	Nm.

Die Tarifsätze für den Lokal-Güter- und Kohlenverkehr erscheinen in dem am 14. d. M. in Kraft tretenden Nachtrage III zum diesseitigen Lokal-Gütertarife bezw. in einem Nachtrage II des zugehörigen Anhanges vom 1. April d. J., welche zugleich auch anderweite Ergänzungen und Berichtigungen enthalten, sowie in dem an demselben Tage zur Einführung gelangenden Nachtrage VI zum Kohlenausnahmetarife des diesseitigen Bezirks.

Ferner wird am 14. Dezember d. J. die zwischen den Stationen Miala und Wronke belegene Haltestelle Mokrz mit selbstständigen Abfertigungsbefugnissen nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen bezw. Frachtsätze sind in den obigen Nachträgen, von denen Exemplare, soweit der Vorrath reicht, durch die Stationskassen unentgeltlich bezogen werden können, mit enthalten. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die vorbezeichneten Verkehrsstellen nicht geeignet.

Breslau, den 8. Dezember 1885. (2572)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Güterverkehr.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 7. Dezember d. J. ab gelangen an Stelle der bisherigen Ausnahmefrachtsätze für Getreide in Ladungen von 10 000 kg im direkten Verkehr zwischen den Belgischen Seehafenstationen und Basel neue ermässigte Sätze zur Anwendung, worüber unsere Güter-Expedition in Basel Auskunft ertheilt. Der neue Satz Antwerpen-Basel beträgt 19,50 Franken für 1 000 kg.

Die neuen Sätze gelten auch im Verkehr mit den Elsass-Lothringischen Stationen, soweit die Tarifsätze der letzteren für Getreide höher sind.

Strassburg, den 6. Dezember 1885. (2573)

Kaiserliche General-Direktion.

Im Verkehre der im Seehafen-Ausnahme-Tarife des **Westdeutschen Verbandes** enthaltenen Relationen, für Baden indess nur bei Basel und Mannheim, für Württemberg nur bei Friedrichshafen und Ulm, kommen für die Artikel Farbehölzer und Quercitron, Heringe, Felle und Häute, Gambir und Katechu, Schmalz, Talg, Thran und theilweise für Reis vom 15. Dezember 1885 ab anderweite ermässigte Frachtsätze zur Anwendung. Dieselben sind in zwei auf die Frachtsätze der übrigen Artikel des Seehafen-Ausnahme-Tarifes enthaltenden Heften zusammengestellt, welche in den Expeditionen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben sind.

Die Zusammenstellungen enthalten auch einzelne mit Erhöhungen verbundene Berichtigungen, sowie erhöhete Frachtsätze für Alt-Münsterol, welche erst mit dem 1. Februar 1886 in Kraft treten.

Mit dem gleichen Tage kommen die bisherigen Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Farbholz-Extrakte im gesammten Verkehre in Wegfall.

Hannover, den 26. November 1885. (2574)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 10. Dezember cr. ab ermässigen sich die Expeditionsgebühren für die Beförderung von **Gross- und Kleinvieh** in gewöhnlichen und Etagewagen im Verkehr zwischen den Stationen Kastel, Frankfurt-Sachsenhausen, Hanau Ost (Staats) Bhf. und Wiesbaden der Königlichen Eisenbahn-Direktion Frankfurt a/M. einerseits und den Hessischen Stationen andererseits, soweit die Gesammtentfernung dieser Relationen unter 51 km beträgt, auf diejenigen Beträge, welche im Hessischen Localverkehre für gleiche Entfernungen bestehen.

Auskunft ertheilen unsere genannten Stationen. (2575)

Frankfurt a/M., den 7. Dezember 1885.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion.

In dem vom 1. September cr. ab gültigen **Oberschlesischen Kohlentarife** nach Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Bromberg etc. Theil I und II treten vom 15. Dezember cr. ab neue Frachtsätze nach Eydtkuhnen transito in Kraft.

Dieselben sind um 0,05 M. pro 100 kg niedriger wie die jetzt für Eydkuhnen loco bestehenden Sätze.

Breslau, den 9. Dezember 1885. (2576)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. gelangt zu den widerruflichen Ausnahmetarifen vom 10. Januar 1885 des **Schlesisch Süddeutschen Eisenbahnverbandes** der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält die Aufnahme der Station Schweinfurt in den Ausnahmetarif B für Nessel, Neuulm in die Ausnahmetarife F für Mehl, G für Blei und Zink und K für Sprit und Spiritus, Posen in den Ausnahmetarif F für Mehl und Esslingen in den Ausnahmetarif K für Sprit und Spiritus. Ferner enthält derselbe die Aufhebung der Ausnahmetarife C für Lithographiesteine etc., D für Maschinentheile etc., L für Eisen und Stahl etc. und M für Chamottesteine sowie Aenderungen von Stationsnamen. Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, von den Stationskassen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 6. Dezember 1885. (2577)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 15. Dezember d. J. wird die Station Gr. Möhringen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg für die unbeschränkte Abfertigung von Gütern in den Staatsbahnverkehr **Köln (rechtsrh.)-Magdeburg** aufgenommen.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die um 6 km erhöhten, im Tarife für den vorgenannten Verkehr vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen der Station Vinzelberg zu Grunde gelegt.

Köln, den 7. Dezember 1885. (2578)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Am 15. Dezember d. Js. scheidet die Station Groesbeck aus dem Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) aus und wird an demselben Tage durch Nachtrag I zu A Heft 7 vom 1. Juli 1885 in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr aufgenommen.

Der bezügliche Tarifnachtrag ist bei unseren Güterexpeditionen zum Preise von 10 ₰ käuflich zu beziehen.

Köln, den 8. Dezember 1885. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

An Stelle der in den Nachträgen XI resp. XIII, IX und VI vom 1. November cr. zum 1., 2., 4. und 5. Heft des Tarifs vom 1. April 1881 für den Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 8 für Roheisentransporte nach Alt-Münsterol (Grenze) bleiben die in den Nachträgen IX, resp. X, VII, und IV vom 1. März cr. zu den gedachten Tarifheften enthaltenen bezüglichen Frachtsätze, soweit sie billiger sind als die ersteren, auch fernerhin in Gültigkeit.

Köln, den 8. Dezember 1885. (2580)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Die in unserer Bekanntmachung vom 18. November cr. No. II e 6540 F veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von roher Baumwolle von den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Hamburg nach den Stationen Moskau, Kubinka und Jarzewo gelten vom 1. Januar k. Js. neuen Stils ab auch für die Route via Grajewo und findet die Beförderung der qu. Sendungen von diesem Tage ab auch über die Route via Grajewo gemäss der auf Seite 10 sub D. d. des fünften Nachtrages zum Theil II des Deutsch Mittelrussischen Gütertarifs enthaltenen Instradirungsbestimmung statt.

Bromberg, den 4. Dezember 1885. (2581)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Staatsbahnverkehr Breslau - Altona** kommt für die Beförderung roher Baumwolle bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen resp. bei Frachtzahlung für dieses Quantum ab Hamburg nach Sosnowice trans. ein Ausnahmesatz von 2,94 ℳ pro 100 kg zur Erhebung.

Breslau, den 9. Dezember 1885. (2582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit 1. Januar 1886 treten folgende Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag V zu unserem Lokal-Gütertarife vom 15. März 1882;
2. Nachtrag IV zum Kohlentarife nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. September 1883;
3. Nachtrag VI zum Kohlentarife nach der Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn vom 1. November 1883.

Diese Nachträge, welche durch die gefertigte Direktion zu beziehen sind, enthalten theilweise Ermässigungen der Frachtsätze für den Kohlenverkehr.

Teplitz, im Dezember 1885. (2583)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer
Eisenbahngesellschaft.

Zum **„Prager Transittarife“** vom 1. Oktober d. J. erscheint mit 1. Januar 1886 der Nachtrag I, womit der Geltungsbereich dieses Tarifes auch auf Tiroler Stationen der K. K. priv. Oesterr. Südbahn (Linie Kufstein-Peri und Pusterthallinie) und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Wörgl und Linie Innsbruck-St. Anton) ausgedehnt wird.

Prag, am 9. Dezember 1885. (2584)
Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn.

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die am 1. Januar 1886 fällig werdenden Zinskoupons der Prioritäts-Obligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft werden vom 2. Januar 1886 an bei

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin

eingelöst werden.

Braunschweig, 1. Dezember 1885. (2585)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Ziehungsliste. Bei der am 1. Dezember 1885 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz - Ministerialerlasse vom 15. September 1874, Z. 4635/F.-M. genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen IV. Verloosung der Prioritätsanleihe Emission 1874 à 600 Reichsmark wurden folgende 70 Nummern gezogen:

961 1058 1074 1122 1238 1473 1653 1760 2358 2413 3219 3620 4017 4075 4681 4694 5103 5353 5824 5850 6834 8104 8390 10215 10878 10930 11290 11805 14448 14657 14828 15097 15774 16280 16537 17116 17777 17924 18010 18419 18590 19090 20734 23257 24075 25857 26830 27555 28466 28522 29267 29766 30687 31692 32937 34159 34281 34340 34751 36057 40099 40198 40950 41615 43122 43192 43396 44533 44758 46582.

Vom 1. Juni 1886 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei — nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: die Deutsche Bank;
„ Frankfurt a/M.: die Deutsche Effekten- und Wechselbank und die Deutsche Vereinsbank;
„ München: die Bayerische Vereinsbank und die Herren Guggenheimer & Cie.;
„ Stuttgart: die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung dieser gezogenen Obligationen hört mit Ende Mai 1886 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Juni 1886 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der Ziehung:

im Jahre 1880: Nr. 11779,
„ „ 1881: „ 3389 21548,
„ „ 1882: „ 8292 12666 14538 30562 35693 39492,
„ „ 1883: „ 7285 21917 30718 34001 43971 44246 45292,
„ „ 1884: „ 11009 18355 22043 30548 33726 41087 43111.

Wien, den 1. Dezember 1885. (2586)
Vom Verwaltungsrathe.

IV. Submissionen.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbaue der Brücken etc. für die Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz mit rot. 73 000 kg Schmiedeeisen und 2 300 kg Gusseisen soll öffentlich vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 9. Januar 1886, Vormittags 10 Uhr im Büreau des unterzeichneten Betriebsamtes. Ebendort liegen die Gewichtsberechnungen und Spezialzeichnungen zur Einsicht aus. Die Lieferungsbedingungen nebst Ausschreibungsverzeichniss können gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ vom Betriebssekretär Mey daselbst bezogen werden. Die Angebotsschreiben müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der eisernen Ueberbaue der Brücken etc. für Hundsfeld-Trebnitz“ versehen sein. Der Zuschlag wird innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine ertheilt. Die in No. 223 des „Deutschen Reichs- und Preussischen Staats-Anzeigers“ und No. 661 der „Schlesischen Zeitung“ bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbungen um Arbeiten und Lieferungen sind für diese Verdingung massgebend.

Breslau, den 8. Dezember 1885. (2587J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 1240.

No. 23. Jahrgang 1885. **Berlin, am 12. Dezember 1885.**

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1094	1	Ballen	?	—	25,5	1	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Hohenstein-Ernstthal.
2	A H	2	1	Korb	leer	—	5	2	Aachen	Linksrh. Köln	
3	A K	6688 & 735	1	Fass	leer	—	70	3	Basel	Badische Stsb.	
4	A O	2453	1	Kiste	?	—	153	4	Sachsenhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Frankfurt a/M.
5	A S	245	1	Rolle	Packleinen	—	25	5	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
6	B	1	1	Sack	Weinbeeren	—	61	6	Mengen	Württemb. Stsb.	
7	B	36	1	Pack	lebende Bäume	—	80	7	Wesel	Rechtsrh. Köln	
8	B	15	1	„	Schüppenblätter	—	32	8	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
9	B	972	1	Oelfass	leer	—	37	9	B. Rittershausen	„	
10	B	2702	1	Ballen	?	—	46	10	Solingen	„	
11	B G	272	1	Kiste	leer	—	26	11	Düsseldorf	„	
12	B S Z N C	—	2	Rollen	Eisendraht	—	55	12	Haelen	Grand Centr. Belge	
13	C	2028	1	—	Pflugschaar	—	1	13	Hagenow	Mecklenb. Fr.-Frz.	
14	C D	3512	1	Fass	Wein	—	42	14	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
15	Co	—	1	Pack	—	—	1,5	15	Hasselt	Grand Centr. Belge	alte Beklebung v. Dülken n. Waldbrod.
16	D & B	467	1	Kiste	Kolonialwaaren	—	30	16	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
17	E	16569	1	„	unbekannt	—	123	17	Herrenberg	Württemb. Stsb.	
18	E E	—	1	Fass	leer	—	76	18	Basel	Badische Stsb.	
19	E E	288	1	Kiste	?	—	3	19	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
20	E G oder J H	3634	1	Ballen	Betten und Matratzen		53	20	Ebingen	Württemb. Stsb.	
21	E M	— 23	2 1	Kolli —	eis. Hanteln eis. Rosten	— —	13,5	21	Güstrow	Mecklenb. Fr.-Frz.	
22	E J	—	1	Pack	Draht	—	60	22	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
23	F	—	1	„	leere Säcke (6 Stück)		21,5	23	Eger	Sächsische Stsb.	
24	F	1	1	„	3 Körbe, leer	—	13	24	Münster i/W.	Rechtsrh. Köln	
25	F W	1. 3. 4	3	Kolli	Gusswaaren	—	19	25	Minden	K. E.-D. Hannover	
26	G	—	1	—	Gussplatte	—	14,5	26	Schliengen	Badische Stsb.	
27	G ✕	—	2	Kolli	eis. Töpfe	—	8	27	Kiel	K. E.-D. Altona	
28	G B G W	1377 2	1	Kiste	unbekannt	—	52	28	Bretten	Württemb. Stsb.	
29	G G	2922	1	„	Eisenwaaren	—	20	29	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
30	G & H S	3864	1	Ballen	?	—	20	30	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	bez. Mülhausen.
31	G R	211	2	Pack	Draht	—	27	31	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
32	H	—	2	Kolli	Maschinentheile	—	32,5	32	Peine	K. E.-D. Hannover	bez. Braunschweig
33	H	32	1	Kiste	?	—	141	33	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
34	HF	24	1	„	leer	—	6	34	B. Rittershausen	„	
35	H N	8293/4	2	Ballen	gebr. Kaffee	—	51	35	„	„	
36	H P	—	1	—	Pflugschaar	—	8	36	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
37	H S	125	1	Pack	Schuhwaaren	—	38	37	La Sambre	Grand Centr. Belge	
38	H S	554	1	Ballen	Hopfen	—	27,5	38	Düren	Linksrh. Köln	
39	H T	1208	1	Kiste	leer	—	—	39	Berlin	K. E.-D. Altona	
40	H W	7	1	Pack	Lumpen	—	16	40	Bretten	Württemb. Stsb.	
41	J B C „	547 „	1 1	Kiste —	Zwirn Milchkanne	— —	95 —	41	Hamburg a/Quai Wittenberge	K. E.-D. Altona „	
42	J H	2933	1	Kiste	?	—	24	42	Bommern	K. E.-D. Elberfeld	
43	J M	25	1	—	Waschkommode	—	30	43	Elberfeld St.	„	
44	J M J	3080	1	Kiste	Eisenwaaren	—	26	44	Münster i/W.	Rechtsrh. Köln	
45	J N P F	33788	1	„	Weberdisteln	—	90	45	Lutterbach	Elsass-Lothring.	
46	J R	2	1	Sack	Kartoffeln	—	30	46	Kastel	K.E.-D.Frankf.a/M.	
47	J R & C	6424 6243 6441 6444 6198 6098	6	Säcke	leere gebr. Säcke	—	149	47	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
48	J St	507	1	Kiste	?	—	27	48	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	K	—	2	Beutel	Hagel	25	49	Goslar	Braunschweig.	
50	K	—	1	Kollo	leere Körbe	11	50	Stralsund	Betr. A. Stralsund	bez. Breslau-Walmerod.
51	K	205	1	—	Kasten für Hausirer	31	51	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
52	K L	—	1	Rolle	Stockfische	13,5	52	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
53	Kr	463 884 854	3	—	Ketten	—	53	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
54	L H	20	1	Sack	?	52,5	54	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
55	L Sch	476	1	Pack	Kochlöffel	8,5	55	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
56	M	—	11 8	Stück „	Töpfe Schmelzpfannen	17	56	Coblenz	„	
57	M	—	1	Kiste	Käse	7,75	57	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	beschr. Plauen i/V.
58	M J	398	1	„	—	—	58	Bettingen	Elsass-Lothring.	
59	N M	1402	1	„	?	30	59	Braunschweig Güterschuppen	Braunschweig.	
60	P A	720	1	Kollo	Eisenblech	49	60	Berlin B.	K. E.-D. Altona	
61	P S	—	15	Kisten	Nudeln	270	61	Neuss	Linksrh. Köln	
62	P S	5147	1	Ballen	Wollzeug	12	62	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
63	R	—	1	Pack	4 gusseiserne Töpfe	15	63	Remscheid	„	
64	R & C	2951	1	Kiste	Deckel	—	64	Bochum Rh.	Rechtsrh. Köln	
65	S	—	1	Bund	gebrauchte Körbe	12	65	Apenrade	K. E.-D. Altona	
66	S	60974	1	Verschlag	verschied. Blumentisch-Aufsätze	24	66	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Solingen.
67	S St	4257	1	Kiste	Blechflaschen	17	67	Braunschweig Güterschuppen	Braunschweig.	
68	St & H	222 232	2	Pack	4 Stühle	20	68	Hagen	K. E. D. Elberfeld	
69	S Z	4593	1	Kollo	Kurzwaaren	25	69	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
70	T	228	1	Pack	Kohlenlöffel	12	70	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
71	T	718	1	Fass	leer	12	71	Moers	Linksrh. Köln	
72	U	101	1	Kiste	Gypsformen	17	72	Zwickau	Sächsische Stsb.	
73	W	—	1	Bund	3 Ofenfüsse	2	73	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
74	W	5	1	Kiste	?	20	74	Bochum	„	
75	W H	450	1	Koffer	Kleider	28	75	Hennef	Rechtsrh. Köln	
76	W S	6751	1	Kiste	—	89	76	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
77	Bad. Gesellschaft für Zuckerfabrikation	—	1	Brod	Zucker	1,35	77	Karlsruhe	Badische Stsb.	
78	Bremer Wollspinnerei Blumenthal Hannover	7	1	—	Privatplan	—	78	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	
79	Claes	—	1	Korb	?	50	79	Testelt	Grand Centr. Belge	
80	Chr. Ost in Kreuznach	—	1	„	Obst	7	80	Coblenz	Linksrh. Köln	
81	E E & F B. Babelona	10	1	Fass	leer	112	81	Basel	Badische Stsb.	
82	Gebr. S.	5319	1	„	leer, gebraucht	28	82	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
83	Gypsgeschäft Stuttgart	—	1	Bündel	leere Säcke	7	83	Mannheim	Badische Stsb.	
84	Hamburg Hamburg	201 203 204 —	3 2	— —	Decken Leinen	—	84	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
85	Paroche in Düren	—	1	Kiste	gefüllt	14	85	Düren	Linksrh. Köln	
86	Station Leipzig III K E D Erfurt	279	1	—	Vorsatzgitter	—	86	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	
87	Thonet Koritschau Solingen	—	1	Pack	2 Wiener Stühle	9	87	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Kolli m. Nummern sign.:					
88	—	30	1	—	Franz. Schraubenschlüssel	1	88	Zeulenrode	Sächsische Stsb.	
89	—	80	1	Fass	leer	33	89	Zeelhem	Grand Centr. Belge	
90	—	283	1	Handkoffer	?	4,5	90	Klosterthor	K. E.-D. Altona	
91	—	1099	1	—	Aschkasten von Eisenblech	5,5	91	Harburg	K. E.-D. Hannover	
92	—	2337	1	Kollo	2 eiserne Kugeln	10,5	92	Essen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
93	ein weisser Strich	—	1	Stange	Eisen —	4	93	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
94	△	945	1	Fass	leer —	23,5	94	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
95	△ (y)	19173	1	Kiste	unbekannt —	18	95	Posen	K. E.-D. Breslau	
96	◇	7008	1	Fass	Eisenwaaren —	270	96	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
97	(B)	—	1	Sack	Rosinen —	68	97	Halle	K.E.-D.Magdeburg	
					E. Kolli ohne Signatur:					
98	—	—	1	—	Aschenkasten —	1	98	Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	1	Pack	lebende Bäume —	20	99	Dortmund	„	
100	—	—	2	Ringe	verzink. Bandeisen —	41	100	Düsseldorf	„	
101	—	—	1	Sack	Betten, Kleider —	34	101	Cosel-Kandrzin	K. E.-D. Breslau	
102	—	—	1	Ring	Bleirohr —	27	102	Schalke	Rechtsrh. Köln	
103	—	—	1	Rolle	Bleirohr —	27	103	„	„	
104	—	—	9	—	Bretter —	—	104	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
105	—	—	1	Pack	Decken —	40	105	Walcourt	Grand Centr. Belge	
106	—	—	1	Rolle	Draht —	25	106	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
107	—	—	1	Kasten	Effekten —	45	107	Cosel-Kandrzin	K. E.-D. Breslau	Gepäckschein Breslau - Cosel-Kandrzin No. 152
108	—	—	1	Fass	leer —	25	108	Hasselt	Grand Centr. Belge	
109	—	—	1	—	Heubaum —	—	109	Gera	K. E.-D. Erfurt	
110	—	—	5	—	Holzböcke —	85	110	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
111	—	—	1	Kollo	Holzschuhe —	4	111	Marcellinnes	Grand Centr. Belge	
112	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	89	112	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
113	—	—	1	„	Kartoffeln —	63	113	Hochfeld Rh.	Rechtsrh. Köln	
114	—	—	1	„	Kohl, Sellerie u. Aepfel	47	114	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrev.
115	—	—	1	Bund	Korbmöbel —	2	115	Mannheim	Badische Stsb.	
116	—	—	1	Ballen	Korken —	19,5	116	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
117	—	—	2	—	eis. Latirstangen —	—	117	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
118	—	—	1	—	Leine —	—	118	Köln Rhst.	Linksrh. Köln	
119	—	—	1	Stück	Leine, 22,6 m lang —	—	119	Düren	„	
120	—	—	1 1	Pack Parthie	Lumpen —	34	120	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
121	—	—	1	Kübel	Obstkraut —	31	121	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
122	—	—	1	Stange	Platteisen —	8	122	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
123	—	—	1	—	Porzellantopf —	2	123	Stendal	K.E.-D.Magdeburg	
124	—	—	1	Bund	eis. alte Reifen —	28	124	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
125	—	—	5 12	Gebund Stück	Röhren —	?	125	Aachen	Linksrh. Köln	
126	—	—	1	Stange	Rundeisen 3,5 m lang, 2 cm Durchmesser	—	126	Carlshafen	K. E.-D. Hannover	
127	—	—	1	Sack	leere Säcke —	25	127	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
128	—	—	5	Pack	leere Säcke —	174	128	Leipzig B. A. E.	K. E.-D. Erfurt	
129	—	—	1	Kolli	3 Schippen —	5	129	Posen	K. E.-D. Breslau	Gepäckstück.
130	—	—	1	Bund	Stahl —	50	130	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
131	—	—	1	„	T-Stahl —	60	131	Opladen	„	
132	—	—	1	Packet	neue und einige alte Stricke	6	132	Cassel	K. E.-D. Hannover	
133	—	—	1	Fass	Talg —	60	133	Mülheim a. d. Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
134	—	—	1	—	Verdeck von grünem Wachstuch auf einem Kinderwagen	1,5	134	Dinglingen	Badische Stsb.	
135	—	—	2	—	eis. Zapfen —	2,5	135	Göttingen	K. E.-D. Hannover	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	L C J E	107 126	2	Stück	Decken —	51	1	Suczawa	L.-C.-J.	
2	M	2/3	2	Ballen	leere Säcke —	58	2	Stanislau	„	
3	M A	1742	1	Kiste	Zündwaaren —	264	3	Suczawa	„	
4	M A V	80003	1	—	Kesselwagen —	7000	4	Kolomea	„	
5	O S F. a	1101	1	Fass	Soda —	115	5	Czernowitz	„	
6	S S	—	1	Ballen	leere Säcke —	29	6	„	„	
7	S S	1054	1	Kiste	unbekannt —	33	7	Suczawa	„	
8	Kriss	1/3	3	Ballen	leere Säche —	92	8	Stanislau	„	

Fortsetzung der offiz. Anzeigen von Seite 1236.

Die Lieferung von
a) 319 500 laufenden Metern Schienen aus Flussstahl (6 Loose),
b) 33 000 Stück Querschwellen aus Fluss- oder Schweisseisen (2 Loose),
c) 39 000 Paar Schienenlaschen aus Flussstahl (3 Loose),
d) 259 700 Stück Unterlagsplatten aus Flussstahl (4 Loose),
e) 140 000 Stück Klemmplättchen (2 Loose),
f) 347 500 Stück Schraubenbolzen (8 Loose),
g) 1 319 000 Stück Schienennägeln (5 Loose),
h) 55 500 Stück Schraubennägeln — Tirefonds — (3 Loose),
i) je 8 000 Stück Knaggenschrauben und Knaggennägeln und
k) 300 000 Stück doppelten Federringen aus Tiegelgussstahl (2 Loose)

soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 28. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr im diesseitigen Materialien-Büreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10. Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Schienen" (bezw. „Schwellen" und „Kleineisenzeug") eingesandt werden. Die Bedingungen und Zeichnungen, welche den Lieferungen zu Grunde gelegt werden, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von je 1 ℳ für die Materialien unter a bis i und von 50 ₰ für die Materialien unter k bezogen werden. Die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare werden den Bedingungen beigegeben. Die Zuschlagsfrist bezüglich der Schienen Loos III bis VI läuft mit dem 25. Januar, bezüglich der Schienen Loos I und II und der übrigen Materialien mit dem 11. Januar künftigen Jahres ab. (2588)

Magdeburg, den 3. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN Verzinkerei Telegraphenkabel-Fabrik

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 400 000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille. — Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869. — Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879. — Verdienst-Medaille Wien 1873. — Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879. — Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885.
41 golden und silberne Medaillen etc.
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
GEBR. KÖRTING
Hannover
construiren und empfehlen.
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 3000 im Betriebe.
Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren mit *Speisewasser-Vorwärmer.*
15 000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Vortheilhafte Bezugsquelle für Uhren.
Der Unterzeichnete liefert seit Jahren an die Herren Beamten Uhren aller Art nur I. Qualität und unter 5 jähriger Garantie gegen mässige Ratenzahlungen. Preis-Verzeichnisse, Zeugnisse von Behörden und Anerkennungsschreiben franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.
Bestellungen bitte baldigst zu machen, damit sämmtliche Aufträge vor Weihnachten ausgeführt werden können.
Hch. Hansen, Uhrenfabrik, Aachen, Bahnhofstr. 29.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 2. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 98. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Dezember 1885.

Die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.

Bereits in den ersten Jahren nach Entstehung der Eisenbahnen haben die Veterinärbeamten aller Länder auf die Thatsache hingewiesen, dass die Viehseuchen durch den Transport von aus infizirten Gegenden stammenden kranken Thieren auf Eisenbahnen auf weite Entfernungen verschleppt werden. Der bei dieser Verschleppung sich entwickelnde Vorgang ist ein leicht begreiflicher: es genügt nämlich, dass ein mit einer ansteckenden Krankheit (Rotz, Wurm, Räude, Pocken, Lungenseuche, Rinderpest u. s. w.) behaftetes Thier während ganz kurzer Zeit in einem Wagen sich aufgehalten hat, um auf die später in demselben Wagen transportirten und bis dahin vollkommen gesunden Thiere dieselbe Krankheit zu übertragen; diese Thiere infiziren dann die Nachbarschaft und es entstehen nun auf diese Weise überall dort Infektionsheerde, wo die Thiere sich zeitweilig oder dauernd aufhalten. Die meisten Viehseuchen werden also aus dem Auslande eingeschleppt und zwar einerseits durch kranke Thiere, welche infolge mangelhafter Grenzüberwachung eingeschmuggelt wurden, andererseits durch gesunde Thiere, welche in infizirten Wagen befördert worden sind. Die Thierärzte haben wiederholt Fälle beobachtet, in welchen auch Pferde, und zwar erst einige Zeit nach stattgehabtem Transport auf Eisenbahnen von Rotz befallen worden sind, obgleich dieselben vorher absolut gesund waren und sich in weitem Umkreise ihres Standortes keinerlei Infektionsheerd befand. Es liegt auf der Hand, dass diese Thiere die Krankheit lediglich während des Eisenbahntransportes in sich aufnahmen, weil die Wagen, in denen die Beförderung stattfand, ansteckende Materien von rotzkranken Pferden enthielten.

Die Thatsache nun, dass die Viehseuchen in den letzten Jahren mit immer verstärkter Vehemenz aufgetreten sind, hat den Chefarzt der Französischen Staatsbahnen, Herrn Dr. Paul Redard,*) veranlasst, sich mit dem Gegenstande näher zu befassen und hierbei besonders die Frage der Wirksamkeit der bisher angewendeten Desinfektionsverfahren einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen.

Der Verfasser weist zunächst an der Hand zahlreicher Dokumente nach, dass die Viehseuchen sehr oft durch den in den Wagen angehäuften Ansteckungsstoff verbreitet werden, sowie dass die in weiten Entfernungen vom ursprünglichen Standorte der Thiere beobachteten Viehseuchen meistens auf den Transport von Vieh in infizirten Wagen zurückgeführt werden müssen. Obgleich nun die Nothwendigkeit eingehender Desinfizirung der Viehwagen seit Langem erkannt worden, haben sich die Regierungen der grösseren Staaten dennoch erst in letzterer Zeit zum Erlasse strenger Vorschriften in dieser Beziehung entschlossen. Die erste derartige Bestimmung wurde im Oktober 1862 in Oesterreich erlassen, hierauf folgte die Schweiz (1863), Bayern, Baden und der Norddeutsche Bund. Der in Wien 1865 abgehaltene internationale Kongress sprach sich sodann für die dringende Nothwendigkeit der Vornahme einer Desinfektion der Wagen und des Erlasses von durch alle Länder gleichmässig anzuwendenden Vorschriften aus. Gleichzeitig gab derselbe dem Wunsche Ausdruck, dass die Desinfizirung stets unter Aufsicht eines Thierarztes stattfinden solle, welcher das je nach der Art des Ansteckungsstoffes anzuwendende Verfahren anzugeben habe.

Der Verfasser führt im weiteren Verlaufe seiner Studie die seitens der einzelnen Staaten erlassenen Vorschriften, sowie das in diesen Staaten bei Vornahme der Desinfektion beobachtete Verfahren an. Wir können davon absehen, auf diese mit vielem Fleisse gesammelte Uebersicht näher einzugehen, da die die Vereinsverwaltungen interessirenden Vorschriften in der von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ausgegebenen „Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bestehenden gesetzlichen etc. Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen und der hierzu erlassenen Ausführungsbestimmungen“ enthalten sind. Leider müssen wir uns gleichfalls versagen, an dieser Stelle auf die weiteren Darlegungen des Verfassers über den vergleichenden Werth der Desinfektionsmittel oder chemischen Antiseptika näher einzugehen, weil diese Erörterungen rein medizinisch-technischer Natur sind. Wir wollen uns vielmehr darauf beschränken, die allgemein interessirenden Schlussfolgerungen hier mitzutheilen. Diese letzteren gehen dahin, dass

---

*) De la désinfection des wagons ayant servi au transport des animaux sur les voies ferrées. Rapport présenté à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat par le Dr. Paul Redard. Avec six planches. Paris, Octave Doin, Editeur. 8 Place de l'Odéon 1885.

I. die chemischen Desinfektionsmittel sehr schlechte Mikrobiciden sind. Es ist eine sehr grosse Quantität Desinfektionsmasse und eine längere Berührung mit dem Antiseptikum (bei einzelnen Substanzen 24 Stunden) erforderlich, um die Entwickelung der Protoorganismen, Mikroben und Bacterien hintanzuhalten. Die Sporen widerstehen fast allen chemischen Desinfektionsmitteln. Gewisse Substanzen, welche gegen Sporen und Bakterien sehr wirksam sind, zeigen sich den Ansteckungsstoffen gegenüber machtlos.

Das Chlor ist sehr wirksam gegen Protoorganismen und Bakterien, indessen weniger als Quecksilber-Bijodür und Sublimat. Hiernächst folgen Brom, Jod und schwefelsaures Kupfer. Phenilsäure und schwefelige Säure haben fast keine Wirkung gegen Bakterien und Sporen.

II. Dass die chemischen Desinfektionsmittel nur in sehr grossen Quantitäten und nur dann gegen die Ansteckungsstoffe wirksam sind, wenn sie während längerer Zeit mit denselben in Berührung gebracht werden. In diesem Falle können sie auch die Bösartigkeit gewisser Ansteckungsstoffe mindern.

Das Chlor und schwefelsaure Zink haben nur wenig Wirkung gegen den Ansteckungsstoff. Die Phenilsäure und schwefelige Säure mindern auch die Bösartigkeit des Ansteckungsstoffes nur in sehr unwesentlichem Maasse.

Wie seltsam es nun auch berühren mag, so müssen wir doch im Hinblick auf die seitens des Verfassers mitgetheilten, in den Fachkreisen zur Beurtheilung des Werthes der Antiseptika angestellten zahlreichen Versuche, Herrn Dr. Redard Glauben schenken, wenn er die geradezu verblüffende Thatsache behauptet, dass nach seinen Ermittelungen noch Niemand darangegangen sei, auch die Wirksamkeit der staatlicherseits vorgeschriebenen Desinfektionsverfahren näher zu prüfen. Nach dem Verfasser hat man sich bis jetzt lediglich auf Prüfung der Antiseptika selbst (also nicht auch des Desinfektionsverfahrens) beschränkt, d. h. man hat in den Laboratorien kleine Dosen ansteckender Substanzen durch Vermischen mit Antiseptikis unschädlich zu machen gesucht. Diese Mischungen wurden in der Weise an der Spitze einer Lanzette oder in einem Uhrglase vorgenommen, dass man eine innige Berührung derselben, u. z. nicht allein während einiger Stunden, sondern während mehrerer Tage hergestellt hat, wobei oft noch ein Ueberschuss an antiseptischer Substanz vorhanden gewesen ist. Dass bei einem solchen, von den thatsächlichen Vorgängen bei der praktischen Desinfizirung von Eisenbahnwagen absolut abweichenden Modus procedendi natürlich eine bestimmte Dosis der chemischen Substanzen auf die Ansteckungsstoffe in dem gewünschten Sinne einwirken musste, ist zweifellos, aber, so fragen wir mit dem Verfasser, haben diese Resultate für die vorliegende Frage irgend welchen Werth? Herr Dr. Redard empfiehlt daher, Krusten, Blut, Dejektionen, Schleim u. s. w. von an ansteckenden Krankheiten gefallenen Thieren unter denjenigen Verhältnissen zu sammeln, unter welchen man dieselben gewöhnlich vorfindet, d. h. auf der Erde verstreut, an Mauern, in der Luft. Er räth ferner, dieselben alsdann daraufhin zu untersuchen, ob die mit diesen Substanzen nach der gewöhnlichen Desinfektionsmethode in Berührung gebrachten Desinfektionsmittel wirksam sind oder nicht. Auch müsse der Untersuchende in vielen Fällen desinfizirende Substanzen in grossen Quantitäten neutralisiren.

Müssen wir nun die Richtigkeit dieser Deduktionen anerkennen, so können wir uns auch den weiteren Folgerungen des Verfassers nicht verschliessen, wenn er behauptet, dass, nach all dem Vorbergesagten, in den meisten Fällen die zur Desinfizirung der aus den zum Viehtransport benutzten Wagen herstammenden Materialien, als Streu, Misthaufen, Blut und sonstigen Defektionen, aufgewendeten Mittel absolut illusorisch und unwirksam sind; es wird wohl Niemand, der die thatsächlichen Verhältnisse auch nur annähernd kennt, behaupten wollen, dass das Antiseptikum, wie dies durchaus erforderlich ist, die ganze, den Ansteckungsstoff in sich bergende Masse durchdringt und sich mit der letztern vollständig vermischt, so lange diese Desinfektion nach einer der heute fast überall in Uebung stehenden Methoden ausgeführt wird.

Wenn wir uns diesen Ergebnissen gegenüber nun fragen, welches Desinfektionsmittel zufriedenstellende Resultate erhoffen lasse, so verweist uns der Verfasser auf die desinfizirende, neutralisirende und Ansteckungen verhindernde Wirkung des siedenden Wassers und des Wasserdampfes. Nach den von ihm gezogenen Schlussfolgerungen ist die Wärme das vorzüglichste aller Desinfektionsmittel und ein die Ansteckungen am wirksamsten verhinderndes Schutzmittel. Die als neutralisirendes, Ansteckungen verhinderndes und desinfizirend wirkendes Mittel benutzte Wärme muss im Zustande feuchter Wärme (siedendes Wasser, Wasserdämpfe) angewandt werden, da trockene Hitze — selbst bei + 125° C. — nur unsichere Resultate gibt. Wendet man siedendes Wasser an, so soll dessen Temperatur mehr als + 100° C. betragen, diejenige des Wasserdampfes aber nicht unter + 110° C. sein. Diese Temperatur muss unter allen Umständen vorhanden sein, wenn anders die Ansteckungsstoffe, Keime, Sporen, Vibrionen und Bakterien zerstört werden sollen. Auch muss die Einwirkung des siedenden Wassers oder des feuchten Dampfes mindestens 2—5 Minuten lang andauern. Dies angenommen, fragt es sich nun, auf welche Weise man sich siedendes Wasser von + 100° C. oder Wasserdämpfe von + 110° C. in minimo verschaffen kann und wie zu verfahren ist, dass diese Temperaturen im Momente der Verwendung des Wassers oder der Wasserdämpfe auch konstant vorhanden sind. Wenn man siedendes Wasser aus einem Dampfkessel unter Druck entnimmt und die Temperatur des Strahles beim Austritt aus Röhren von verschiedener Länge ermittelt, so wird man nach den bekannten physikalischen Gesetzen (latente Verdampfungswärme) finden, dass eine ganz ausserordentliche Wärmemenge verloren geht. So hat der Verfasser bei direkter Entnahme von siedendem Wasser aus einem der Wasserstandshähne der Lokomotive bei einem Druck von 9 kg (was einer Temperatur von 182° C. entspricht) gefunden, dass das Wasser bei dem Austritt aus dem Hahne nicht mehr als 80—90° C. Wärme hatte. Bei einem zweiten Versuche hatte man das Wasser aus der Lokomotive (bei einem Druck von 9 kg = 182° C) entnommen und mittelst eines 10 m langen Schlauches von 20 mm Durchmesser auf das Quecksilberreservoir des Thermometers gespritzt. Die Temperatur betrug nun

am Ausflusse des Strahles . . . . . 99° C.,
40 mm davon entfernt . . . . . . 99° C.,
100 „ „ „ . . . . . . 96° C.,
200 „ „ „ . . . . . . 82° C. und
300 „ „ „ nur noch . . 65° C.

Je stärker der Druck, je wärmer das Wasser, desto grösser ist der Verlust an Wärmestoff. Wasser von + 100° C. und ohne jeden Druck verliert äusserst rasch an Wärme. Es genügt, dasselbe durch Röhren von geringem Durchmesser fliessen und ins Freie ausströmen zu lassen, um dasselbe innerhalb weniger Minuten bis auf 80 und 70° C. herabsinken zu sehen. Die angestellten Versuche haben also die Unmöglichkeit der Beschaffung von Wasser mit einer an dem Orte der Verwendung (in dem Wagen) vorhandenen Temperatur von + 100° C. ergeben, und es kann demzufolge auch von dieser Art der Desinfizirung ein allen Anforderungen entsprechendes Resultat nicht erwartet werden.

Die mit gesättigtem Dampf angestellten Versuche haben gleichfalls ein negatives Resultat ergeben, indem es in keinem Falle gelungen ist, eine höhere Temperatur als + 85° C. zu erzielen. Dagegen hat Herr Dr. Redard, unterstützt durch mehrere Oberbeamte der Staatsbahnen, eine neue Methode zur Erzielung von überhitztem Dampf gefunden, welche bei Gelegenheit der vor einer Kommission erfolgten Prüfung allen Anforderungen entsprochen hat. Die Temperatur des Dampfes erreichte bei allen angestellten Versuchen die von dem Verfasser für unumgänglich nothwendig erachtete Höhe von + 110° C., ja in einzelnen Fällen betrug dieselbe in einer Entfernung von 10 cm von der Ausflussöffnung selbst bis + 125° C.

Das neue Verfahren des Herrn Dr. Redard besteht nun in der Anwendung eines (etwa 50 cm oberhalb der obersten Kohlenschicht) in die Feuerbüchse eingesetzten Schlangenrohres. Der durch letzteres hindurchgehende Dampf kann auf einem sehr hohen Temperaturgrad erhalten werden. Das Schlangenrohr selbst besteht aus einer eisernen Röhre von 21 mm innerem Durchmesser, 2 mm Wandstärke und einer Gesammtlänge von 7,30 m. Der der Einwirkung der Hitze direkt ausgesetzte Theil bietet eine Heizfläche von 40 Quadratdecimeter. Das Schlangenrohr bildet 7 Spiralen von 180 mm äusserem Durchmesser; das eine Ende desselben zweigt sich nach dem Dampfhahn der Gegendampfbremse ab, das andere wird mit der nach dem Wagen führenden Rohrleitung verbunden. Die letztere besteht aus 10 mit Gelenken versehenen, je 1 m langen Theilen von 15 mm innerem Durchmesser und 2 mm Wandstärke. Am Ende dieser Leitung befindet sich ein T-förmiges Standrohr von 30 cm Länge, dessen Ausflussöffnung durch 6 längliche Einschnitte in dem obern wagerechten Theile des T gebildet wird. Die Breite der Einschnitte nimmt von den Enden nach der Mitte hin ab und beträgt dieselbe an den Enden $1\frac{1}{2}$ mm, in der Mitte aber $\frac{1}{2}$ mm.

Will man nun einen Wagen desinfiziren, so bringt man das Schlangenrohr in die Feuerbüchse und legt die Feuerthür an, so dass thunlichst wenig Wärme verloren geht. Das in den Wagen hineingeführte Standrohr wird nur 10—12 cm von der Wagenwand entfernt gehalten und an allen Theilen der letzteren entlang geführt. Das ganze Verfahren ist in 15 Minuten beendet und die mit der Desinfizirung betrauten Arbeiter sowie auch die das Schlangenrohr bedienenden Lokomotivbeamten sind in kürzester Zeit mit dem zu beachtenden Vorgange vollständig bekannt. Die Desinfizirung der Verladeplätze und Materialien, der Kleider der Arbeiter (besondere Ueberzüge), sowie deren Schuhzeug (Holzpantoffeln), endlich aller Utensilien, erfolgt in derselben Weise.

Es erübrigt nur noch, die Frage näher zu untersuchen, ob die Wagen durch die Anwendung des überhitzten Dampfes leiden oder nicht. Der Verfasser verneint die Frage, und zwar stützt derselbe sich hierbei auf in Deutschland eingezogene Erkundigungen, nach welchen die dort seit mehreren Jahren stattfindende Desinfizirung mittelst heisser Wasserdämpfe (es sind solche von mindestens + 100° C. vorgeschrieben, dieser Wärmegrad wird indessen bei dem hier üblichen Verfahren nur selten erreicht und die desinfizirende Wirkung muss daher nach dem Vorgesagten gleich Null sein), keine Entwerthung der Wagen herbeigeführt hat. Er bemerkt ferner, dass der Dampf von + 110° C. gegenüber demjenigen von + 80° C. den Vortheil bietet, dass er das Holz nicht nässt und schnell verdunstet, so dass letzteres alsbald wieder trocken wird. Auch soll Dampf von + 110° C. die Oberfläche der Wagenwände nicht verbrennen und selbst der Anstrich zahlreichen Desinfizirungen widerstehen.

Soweit Herr Dr. Redard. Es wird nun bei der eminenten Wichtigkeit der Sache Gegenstand der Prüfung der berufenen veterinär-technischen Kreise sein, die Behauptungen und Experimente des Herrn Dr. Redard einer eingehenden Untersuchung zu unterwerfen und bei deren Richtigbefund die erforderlichen Schritte zur allgemeinen Einführung der von ihm vorgeschlagenen oder einer ähnlichen Methode zu thun. Die Aufmerksamkeit der zuständigen Kreise auf diese Methode hinzuleiten und nach Gutbefinden deren Prüfung herbeizuführen, ist lediglich der Zweck dieser Zeilen. J. Rübenach.

Vergleich zwischen den Betriebskosten Englischer und Amerikanischer Eisenbahnen.

Die Frage der thunlichsten Herabminderung der Betriebskosten der Eisenbahnen, um einerseits eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals, andererseits im volkswirthschaftlichen Interesse eine wohlfeile Beförderung von Personen und Gütern zu erreichen, ist von hervorragender Wichtigkeit.

Am 7. Oktober d. J. hielt über diese Frage in der Gesellschaft der Amerikanischen Civilingenieure E. Bates-Dorsey einen Vortrag, welcher hauptsächlich auf dem Vergleich der Betriebskosten zwischen Englischen und Amerikanischen Bahnen fusste. Redner führte zunächst aus, dass die Englischen Ingenieure meist eine ganz falsche Vorstellung von den Terrainverhältnissen der Vereinigten Staaten hätten, sie stellten sich dieselben als ein grosses flach ausgedehntes Wiesenland vor, in welchem der Eisenbahnbau auf keine grossen Schwierigkeiten stiesse, erhebliche Rampen und Krümmungen seien kaum irgendwo erforderlich. Dies ist ein Irrthum; schon 16 km von Newyork findet sich eine Rampe von 1:37,7 und scharfe Kurven. Die Baltimore und Ohio hat viele Kurven von 12° und die ganze Linie von Baltimore westlich gleicht einem Korkzieher.

Hinsichtlich der in betreff der vergleichenden Daten angestellten Ermittelungen ist die Angabe vieler hervorragenden Englischen Eisenbahnfachmänner hervorzuheben, welche versicherten, dass sie die Güterzüge mit grösserer Geschwindigkeit laufen liessen, um das Gleise frei zu haben und Dorsey hat, um klar zu stellen wie weit dies richtig ist, folgende Tabelle ermittelt:

Tabelle I.

Name der Eisenbahn	Transportmeilen pro Meile eingleisiger Strecke	
	Personen	t
England:		
North-Eastern	142 719	455 138
Midland	183 028	512 714
London und North-Western	233 276	473 912
London, Chatham und Dover	638 741	195 906
London, Brighton und South Coast	544 463	192 778
Great-Western	190 170	308 703
im Durchschnitt	322 066	356 525
Vereinigte Staaten Nordamerikas.		
Boston und Albany	272 642	609 686
„ „ Providence	492 863	194 772
„ Newhaven und Hardford	516 694	314 359
Newyork Central und Hudson River	182 680	927 973
Newyork, Lake Erie und Western	114 982	1 216 913
Pennsylvania Railroad, Pennsylvania Railroad-Division	130 285	1 594 898
im Durchschnitt	285 016	809 767

Diese Tabelle enthält die verkehrsreichsten Bahnen beider Länder. Hinsichtlich der Midlandbahn mag erwähnt werden, dass sie bei 2 384 Englischen Meilen eingleisiger Bahn 13 875 Züge pro Meile Gleis befördert, während die London und North-Western 12 000 Züge pro Englische Meile Gleislänge fährt. Die Newyork Central und Hudson Flussbahn hat 7 727 Züge pro Gleismeile, die Pennsylvania-Gesellschaft hat auf den Vereinigten New-Jersey Linien 7 237 Personenzüge und 7 362 Güterzüge, im ganzen 14 599 Züge pro Gleismeile und die Eriebahn befördert pro Zug im Durchschnitt 239 t, die Newyork Central 207 t.

Tabelle II.

Vergleichende Uebersicht der durchschnittlichen jährlichen Kosten der Zugkraft auf 5 Hauptbahnen in England und den Vereinigten Staaten für die Jahre 1882, 1883 und 1884.

Name der Bahn	Gesammt-Betriebskosten ohne Dampfbootkosten und Steuern	Heizung			Löhne für Lokomotivführer und Heizer			Reparatur und Erneuerung der Lokomotiven			Gesammtkosten für Heizung, Löhne für Lokomotivführer und Heizer, Reparatur und Erneuerung der Lokomotiven in Bruchtheilen der Betriebskosten	
		Gezahlter Betrag	Bruchtheil der Betriebskosten: Gezahlter Betrag	Bruchtheil der Betriebskosten: Bei Reduktion auf Engl. Preise (1,6 D. pro t von 2240 Cb.)	Gezahlter Betrag	Bruchtheil der Betriebskosten: Gezahlter Betrag	Bruchtheil der Betriebskosten: Bei Reduktion von 50 pCt. auf Englische Preise	Gezahlter Betrag	Bruchtheil der Betriebskosten: Gezahlter Betrag	Bruchtheil der Betriebskosten: Für die Hälfte der Kosten, welche Löhne sind, 50 pCt. Reduktion	Wirklich gezahlter Betrag	Auf Englische Preise reduzirt
	£	£			£			£				
England:												
Great-Northern	1 998 954	132 495	0,066	0,066	177 270	0,08	0,089	135 734	0,068	0,068	0,223	0,223
North-Eastern	3 253 949	219 879	0,068	0,068	317 567	0,098	0,098	405 114	0,125	0,125	0,291	0,291
Midland	3 607 350	227 303	0,063	0,063	425 629	0,118	0,118	351 702	0,098	0,098	0,279	0,279
London u. North-Western	4 845 722	271 191	0,056	0,056	453 566	0,094	0,094	364 411	0,075	0,075	0,225	0,225
Great-Western	3 512 520	195 945	0,056	0,056	315 892	0,090	0,090	372 298	0.106	0.106	0,252	0,252
Durchschnitt	—	—	0,062	—	—	0,098	0,098	—	0,094	0,094	0,250	0,250
Vereinigte Staaten:	D.	D.			D.			D.				
Boston und Albany	5 353 344	702 442	0,131	0,042	406 688	0,074	0,037	417 792	0,078	0,059	0,283	0,138
Newyork, Newhaven	4 205 166	429 977	0,102	0,042	252 301	0,060	0,030	152 469	0,036	0,027	0,198	0,099
Newyork, Lake Erie und Western	13 248 239	1 370 670	0,103	[1])	1 114 471	0,084	0,042	632 474	0,048	0,036	0,235	0,181[2])
Newyork Central und Hudson River	18 345 765	2 224 221	0,121	[1])	1 356 155	0,074	0,037	1 028 562	0,056	0,042	0,261	0,200[2])
Pennsylvania Railroad	17 383 519	1 109 874	0,064	[1])	1 237 749	0,071	0,035	1 479 675	0,085	0,064	0,220	0,163[2])
Durchschnitt	—	—	—	—	—	0,073	0,036	—	—	—	—	—

[1]) Jetzige Kohlenpreise der Gesellschaften bis jetzt nicht von denslben mitgetheilt.
[2]) Diese Zahlen sind noch nach den bisher nicht bekannten Kohlenpreisen zu reduziren.
Alle Kosten für Dampfschiffbetrieb sind von den Betriebskosten abgesetzt.

Aus der Tabelle I geht hervor, dass die Amerikanischen Bahnen mehr als doppelt soviel Frachtgewicht befördern, als die Englischen und nur 11 pCt. weniger an Personen. Die Anzahl der Tonnenmeilen der Pennsylvaniabahn ist mehr als dreimal so gross als bei der Midlandbahn, der Linie des grössten Frachtverkehrs in England und ihr Personenverkehr nur 29 pCt. geringer.

Die Newyork- und Newhaven-Linie ist im Personenverkehr 19 pCt. unter der London Chatham Dover, der höchsten der Englischen Linien, während ihr Frachtverkehr 60 pCt. grösser ist. Die Boston- und Albany-Linie hat einen grösseren Fracht- und Personenverkehr als irgend eine Englische Hauptlinie. Hieraus scheint hervorzugehen, dass die Behauptung, man müsse die Güterzüge mit 25 Meilen (40 km) pro Stunde laufen lassen um das Gleise frei zu bekommen, mit nicht mehr Recht in England als in Amerika aufgestellt werden kann.

Mit Bezug auf Feuerungsmaterial gibt Dorsey folgende Mittheilungen. Die Bahnen nördlich und westlich von London bezahlen im Durchschnitt pro Tonne 6 s 8 d und südlich von London 12 s 6 d. Die Löhne für Führer und Heizer betragen in England im Durchschnitt für ersteren 6 s 8 d pro Tag = 1,6 Dollar und in Amerika 3,6 D., für letzteren in England 3 s 9 d = 0,9 D. und in Amerika 1,9 D.

Um also einen Vergleich der Betriebskosten zu ermöglichen, muss der Kohlenpreis in den Vereinigten Staaten zu 1,6 D. pro Tonne und die Löhne um 54,5 pCt ermässigt angenommen werden. Dorsey hat 50 pCt. hierfür angenommen.

In Bezug auf Reparaturen und Erneuerungen der Maschinen ergab sich ein überraschendes Resultat, denn obgleich die Amerikanischen Maschinen als weniger solid gebaut und die Gleislage als weniger gut wie in England betrachtet zu werden pflegt, betrugen die Kosten für Reparaturen und Erneuerungen der Maschinen bei 14 Bahnen Englands 7,8 pCt. der gesammten Betriebsausgaben, während bei 8 damit verglichenen Amerikanischen Bahnen diese Zahl 5,7 pCt. oder ein Drittel weniger beträgt und hierbei sind die höheren Amerikanischen Arbeitslöhne nicht berücksichtigt. Reduzirt man dieselben um 50 pCt., so ergibt sich die Zahl 4,3 gegen 7,8 d. h. fast nur die Hälfte.

Die Erhaltung der Strecke beträgt auf 14 Englischen Bahnen 17,8 pCt. der Gesammt-Betriebskosten und bei den 8 Amerikanischen Linien 21,6 oder 4 pCt. mehr ohne Reduktion wegen der Differenz der Löhne.

Die Kosten der Erneuerung für Personenwagen sind nahezu gleich in England und Amerika 1,27 D. gegen 1,34 D. für 1 000 Personenmeilen, aber es muss hierbei in Betracht gezogen werden, dass 86 pCt. der Reisenden in England dritter Klasse fahren, bei welcher Anlagekapital und Unterhaltungskosten sehr gering sind, so dass sicher für die erste Klasse die Kosten dreimal so hoch sind wie in Amerika. Dies beweist, dass das Reisen in erster Wagenklasse in England zur Zeit nicht die Kosten deckt. Die vorhandene Zugkraft ist in England nahezu doppelt so gross wie in Amerika. Dass diese Ergebnisse nicht etwa scheinbare sind, zeigt die vorstehende Tabelle II der Durchschnittsergebnisse für die Jahre 1882, 1883 und 1884. Die zum Vergleich herangezogenen 5 Englischen Bahnen bewältigen den schwersten Verkehr und die Amerikanischen, mit Ausnahme der Newyork-, Newhaven- und Hardford-Linie, laufen durch Gebiete mit grösseren Terrainschwierigkeiten. Die Kohle kostet in Massachusetts 4 bis 5 D. pro Tonne und die Preise für Löhne müssen um 50 pCt. reduzirt werden.

Unter der Voraussetzung, dass die längeren Reisen der Frachten und Personen auf den Amerikanischen Linien die Ergebnisse zu ihren Gunsten beeinflussen, ist dieselbe Berechnung auf derselben Grundlage mit Ausschluss der in den Betriebsausgaben enthaltenen Steuern für die folgenden 4 Linien von Massachusetts angestellt worden, bei denen die Durchschnitts-Transportlänge sehr kurz ist, nämlich:

Tabelle III.

Name der Bahn	Antheil an den Betriebskosten bei Reduktionen auf Englische Lohnpreise			
	Kohlen	Löhne	Reparaturen und Erneuerung der Maschinen	zusammen
Boston und Lowell .	0,038	0,037	0,047	0,122
„ „ Maine . .	0,036	0,033	0,042	0,111
„ „ Providence	0,028	0,035	0,050	0,113
Old Colony	0,030	0,037	0,036	0,103
im Durchschnitt	0,033	0,036	0,044	0,112

Die Betriebsergebnisse dieser kleinen und kurzen Bahnen stellen sich also bei den Amerikanischen Linien noch etwas günstiger als bei den Englischen.

Nach oberflächlicher Prüfung erscheint es schwierig anzugeben, worin die Ursache der grösseren Kosten der bewegenden Kraft bei den Englischen Bahnen zu suchen ist, da man doch mit Rücksicht auf die geringeren Steigungen und Krümmungen sowie die solidere Konstruktion das Gegentheil erwarten sollte. Augenscheinlich ist die Hauptursache der grösseren Kosten die grosse Geschwindigkeit und geringe Belastung der Güterzüge; vielleicht bringt auch die Beweglichkeit des Amerikanischen Drehschemelsystems bei dem Fuhrpark gegen die starren Achsen der Engländer eine Ersparung an Betriebskosten hervor.

Sicher würde es sich für die Englischen Gesellschaften der Mühe lohnen der Ursache dieser Mehrkosten nachzuspüren und dieselben wenn möglich zu beseitigen. Wenn ihnen dies gelingt, so sind sie im Stande ihre Betriebskosten ohne Aenderung der jetzigen Preise um mehr als 8 pCt. zu reduziren und ihre Dividenden erheblich, nämlich um etwa 4 pCt. zu vermehren.

Die Steuern und Abgaben in England sind als sehr belastend verschrieen, aber Dorsey fand, dass in dem so sehr klagenden Irland gar keine Eisenbahnabgaben bezahlt werden, im Durchschnitt betrugen sie in England 7 pCt. der Betriebskosten und 5 pCt. in Amerika. Die Englischen Personenfahrpreise sind ungefähr doppelt so hoch wie die Amerikanischen. R. B.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die von dem Administrationsrathe der Holländischen Eisenbahngesellschaft am 7. d. Mts. in Betrieb genommene, der Geldern-Overysselschen Lokalbahngesellschaft eigenthümlich gehörende, 6,627 km lange, normalspurige Sekundärbahn Boekeloo-Enschede als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6887 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 6910 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen auf Prüfung verschiedener, auf die periodische Schmierung der Wagen bezüglichen Fragen (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 6960 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Bahnpolizei-Reglement.

Das „Reichsgesetzblatt" sowie das „Centralblatt für das Deutsche Reich" veröffentlichen den neuen Wortlaut des nach den Beschlüssen des Bundesraths in der Sitzung vom 26. v. Mts. festgestellten Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Landes-Eisenbahnrath.

Der für die drei Jahre 1883 bis 1885 gewählte Landes-Eisenbahnrath hat am 4. Dezember d. J. seine sechste und zugleich die letzte Sitzung der ersten Wahlperiode abgehalten. Der Vorsitzende, Ministerialdirektor Brefeld, nahm am Schlusse der Berathungen deshalb noch das Wort, um im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten seine vollste Befriedigung mit der umfassenden Thätigkeit des Landes-Eisenbahnraths auszusprechen; er betonte namentlich, dass der Landes-Eisenbahnrath stets bemüht gewesen ist, in objektiver Weise die vielen in Betracht kommenden Interessen zu wahren und knüpfte hieran die Hoffnung, dass auch in der Zukunft die Institution sich bewähren würde. Geheimer Kommerzienrath Baare dankte dem Vorsitzenden und hob hierbei besonders hervor, dass es nur der sachgemässen Leitung der Verhandlungen zuzuschreiben sei, wenn der Landes-Eisenbahnrath in seinen verschiedenen Sitzungen so umfangreiches Material bewältigen konnte. — Es werden die Bezirks-Eisenbahnräthe, die selbst erst noch zu erneuern sind, demnächst die Neuwahlen für den Landes-Eisenbahnrath vorzunehmen haben.

Zweite Stückgutklasse.

Die Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen trat in Berlin am 11. d. Mts. zusammen, um einen Entscheid über die Beschlüsse des Eisenbahnraths betreffs der zweiten Stückgutklasse und Ermässigung gewisser Frachtsätze abzugeben.

Ausbildung von Lehrlingen in den Eisenbahnwerkstätten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat es den Staatseisenbahn-Direktionen anheimgestellt, dem Vorgange einer Eisenbahndirektion zu folgen, welche in den ihr unterstellten Eisenbahnwerkstätten die Lehrlinge nicht nur in der Schlosserei,

sondern auch in anderen im Werkstättenbetriebe vertretenen Handwerken, wie Tischlerei, Sattlerei, Drechslerei ausbilden lässt. Voraussetzung ist dabei, dass der Verwaltung hierdurch besondere Kosten nicht erwachsen, namentlich eine Erweiterung oder Neueröffnung von Lehrwerkstätten nicht erforderlich wird, endlich die Annahme und Ausbildung von Lehrlingen der betreffenden Handwerke auf das durch den dauernden eigenen Bedarf der Verwaltung bedingte Mass beschränkt bleibt, da es nicht Aufgabe der Eisenbahnverwaltung sein kann, über diesen Bedarf hinaus Lehrlinge auszubilden.

Umtausch der Aktien verstaatlichter Eisenbahnen in Konsols.

Für den Umtausch der Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien verstaatlichter Eisenbahnen in Konsols sind, nach den Bekanntmachungen der Königlichen Eisenbahndirektionen, wie der „Staats-Anzeiger" wiederholt, die aus der unten folgenden Zusammenstellung ersichtlichen Fristen bewilligt.

Bei den nachstehend nicht mitaufgeführten verstaatlichten Eisenbahnen ist die für den Umtausch der Aktien bewilligt gewesene Frist bereits abgelaufen.

Name der Eisenbahngesellschaft	Der Umtausch der Stammaktien und Prioritäts-Stammaktien	
	hat begonnen am	ist gestattet bis
Bergisch-Märkische	2. Januar 1883	31. Dezember 1885.[1])
Berlin-Anhaltische	2. Oktober 1882	31. Dezember 1885.[1])
Köln-Mindener	1. Oktober 1881	31. Dezember 1885.[1])
Magdeburg - Halberstädter	Litt. B. 1. Oktober 1880 Litt. A. 1. Juli 1881 Litt. C. 1. April 1882	31. Dezember 1885.[1])
Oels-Gnesener	1. Oktober 1884	31. Dezember 1885.[1])
Rechte Oderufer	1. Juli 1884	31. Dezember 1885.[1])
Rheinische	15. November 1883	31. Dezember 1885.[1])
Altona-Kieler	2. Januar 1885	bis auf weiteres.
Berlin-Hamburger	16. März 1885	15. März 1886.
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	1. Juni 1885	31. Mai 1886.
Oberschlesische	1. Dezember 1884	Für die Stammaktien Litt. A., C., D. u. E. bis auf weiteres.[2])
Thüringische	Litt. C. 1. Juli 1882 Litt. B. Serie A. 1. Oktober 1882 Litt. A. 1. Oktober 1884	bis auf weiteres.
Schleswigsche	1. April 1885	31. März 1886.[3])
Münster-Enschede	1. April 1885	31. März 1886.[3])
Halle-Sorau-Guben	1. April 1885	31. März 1886.[3])

Verkehr mit kombinirbaren Rundreisebilleten auf den Belgischen Bahnen.

Die an dem Verkehr mit kombinirbaren Rundreisebilleten zum Besuche Belgiens betheiligten Eisenbahnen haben sich mit der Verausgabung dieser Billete während des ganzen Jahres, sowie der Ausdehnung der Gültigkeitsdauer auf 45 bezw. 60 Tage gleichfalls einverstanden erklärt. Die letztere Gültigkeitsdauer von 60 Tagen wird erst dann gewährt, wenn das gleichzeitig angeforderte Billet für die Strecken des Deutschen Vereinsgebiets eine Rundtour von mindestens 2 000 km umfasst.

Baudirektor Gerwig †.

Wie das „Centralblatt der Bauverwaltung" berichtet, hat die Badische Staats-Eisenbahnverwaltung und mit ihr die gesammte Eisenbahntechnik einen herben Verlust erlitten. Am 6. d. M. starb in Karlsruhe im Alter von 66 Jahren das Mitglied der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen und Vorstand der technischen Abtheilung, Baudirektor R. Gerwig. Der Verstorbene war im Jahre 1820 in Karlsruhe geboren und wandte sich nach Vollendung seiner Studien den Ingenieurwissenschaften zu. Schon 1841 begann er seine fachliche Laufbahn als Ingenieurpraktikant, wurde 1846 Ingenieur bei der Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues, 1851 Assessor, 2 Jahre später Baurath und 1863 Oberbaurath. Seine Ernennung zum Baudirektor erfolgte 1871, wobei ihm u. a. die oberste Leitung des Baues der Schwarzwaldbahn übertragen wurde. Im Jahre 1872 trat er vorübergehend aus dem Staatsdienst aus, um die Leitung des Baues der Gotthardbahn zu übernehmen, eine Aufgabe, der er sich indessen nur kurze Zeit gewidmet hat. Nach Baden zurückgekehrt, wurde er 1875 Vorstand der technischen Abtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und in dieser Stellung ist er bis zu seinem Lebensende verblieben. Seit dem Jahre 1880 gehörte Gerwig auch der Preussischen Akademie des Bauwesens als ausserordentliches Mitglied an. Aus dem politischen Leben, in welchem er mehrfach hervorgetreten — er war längere Jahre hindurch Mitglied des Deutschen Reichstages und der zweiten Badischen Kammer — hatte er sich seit dem vorigen Jahre zurückgezogen, um sich nur noch seiner Amtsthätigkeit zu widmen. An Auszeichnungen und Anerkennungen seines verdienstvollen Wirkens hat es dem rastlos Schaffenden nicht gefehlt; 1859 erhielt er das Ritterkreuz 1. Klasse des Zähringer Löwenordens, 1872 das Kommandeurkreuz 2. Klasse desselben Ordens, ferner den Preussischen Kronenorden, den Bayerischen Verdienstorden vom heiligen Michael, den Württembergischen Friedrichsorden, den Hessischen Verdienstorden Philipp des Grossmüthigen, den Italienischen Orden des heiligen Mauritius und Lazarus u. a. m. Das schönste und ruhmreichste Denkmal aber hat er sich selbst errichtet in der herrlichen Schwarzwaldbahn, die nach seinen Plänen und unter seiner Leitung in den Jahren 1866—1873 erbaut ward. Und so lange dieser Schienenweg, der die wundervollen Thäler des mittleren Schwarzwaldes zuerst dem grossen Weltverkehr erschloss, bestehen wird, so lange wird der Name Gerwig's als eines der ersten Eisenbahntechniker unserer Zeit mit Ehren genannt werden.

[1]) Am 1. Januar 1886 tritt die Gesellschaft in Liquidation. Eine Verlängerung der Umtauschfrist ist daher ausgeschlossen.

[2]) Für Litt. B. ist Schlusstermin endgültig am 31. Dezember 1885.

[3]) Die Liquidation der Gesellschaft ist zugleich mit dem Umtausch der Aktien eingeleitet. Eine Verlängerung der Umtauschfrist ist daher ausgeschlossen.

Preussische Staatsbahnen: Verfügung, betreffend verlorene Gegenstände.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahndirektionen nach dem „Act." angewiesen, folgende Bestimmung in ihre Lokaltarife aufzunehmen: Es wird angenommen, dass die Eigenthümer bezw. Empfangsberechtigten der im örtlichen Bezirk der Eisenbahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen Gegenstände, welche innerhalb dreier Monate nicht zurückgesendet oder abgenommen sind, auf die Wiedererlangung keinen Anspruch machen wollen und mit der Veräusserung durch die Eisenbahnverwaltung zu Gunsten derselben einverstanden sind.

Personenbeförderung mittelst Güterzuges.

Ergangener Anordnung gemäss kann auf den Staatseisenbahnen in dringenden Fällen auch eine Privatperson die Beförderung mittels Güterzuges in dem Packmeister-Wagentheil verlangen. Der Reisende muss eine Fahrkarte erster Klasse und einen Zuschlag von 3 ℳ zahlen. Die Aufnahme kann jedoch nur, soweit Platz vorhanden ist, erfolgen.

Gültigkeit der Billete der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Mit dem Ablauf des 31. Dezember cr. verlieren — nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin — die für den inneren Verkehr der Berliner Stadtbahn und der Berliner Ringbahn, somit die für den Stadtringverkehr bestehenden Tourbillete für Erwachsene und für Kinder, einschliesslich der Bündelbillete, welche mit dem Aufdruck:

„Gültig bis 31. Dezember 1885"

versehen sind, ihre Gültigkeit.

Die mit demselben Aufdruck versehenen Billete für Hunde werden mit Ablauf des bezeichneten Termins ebenfalls ungültig.

Hessische Ludwigsbahn.

Aus Mainz wird der „Frankf. Ztg." geschrieben: Wegen Herstellung der Schienenverbindungen mit dem neuen Zollhafen dahier haben in der letzten Zeit verschiedene Unterhandlungen der Handelskammer, der Stadt und der Zollbehörde mit der Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn stattgefunden, welche indess zu einem Abschluss bis jetzt nicht geführt haben. Die Zollbehörde verlangt, dass die Bahn die an dem oberen Zollhafen erforderlichen Eisenbahngüterhallen mit Büreaus zur Abfertigung zollpflichtiger Eisenbahngüter errichte und die dahin führenden circa 1 200 m Gleis lege, welche aus der bestehenden Hafenbahn ausmünden und dieselbe via Station Mombach mit dem Centralbahnhofe verbinden. Diese Gleisverlegungen sind nebst Zubehör zu circa 36 000 ℳ veranschlagt. Weiter sind noch circa 1 600 m Gleis erforderlich, welche den Umschlagsverkehr zwischen Bahn und Schiff, die Verbindungen der Hafenbahn resp. der Eisenbahngüterhalle mit dem Hauptniederlagegebäude, sowie den Revisionshallen vermitteln sollen und nebst Drehscheiben, Weichen etc. circa 65 000 ℳ kosten sollen. Nach Ansicht der städtischen Vertreter sollen auch diese Gleise für Rechnung der Bahngesellschaft hergestellt werden. Die Ludwigsbahn verhält sich indess in Bezug auf die beiden Gleissysteme ablehnend, indem sie sich auf § 84 des Bahnumführungsvertrages beruft, welcher ihr nur die Belassung eines Schienengleises zwischen Mombach und dem Hauptweg im Gartenfeld zur Pflicht macht, während „die eventuellen Anlagen zur Verladung von Gütern,

welche wasserwärts ankommen oder wasserwärts versendet werden sollen, von der Stadt zu bewerkstelligen sind.“ Die Herstellung der Einrichtungen für den Verkehr in zollpflichtigen Eisenbahngütern, welche das Zollamt von der Bahn begehrt, dürfte indessen von der Gesellschaft nach dem Wortlaut des vorstehenden Paragraphen nicht zu umgehen sein.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau: Eröffnung der Strecke Bojanowo-Guhrau sowie der Haltestelle Mokrz für den Wagenladungsverkehr.

Am 14. Dezember d. J. ist die Neubaustrecke Bojanowo-Guhrau mit den Haltestellen Saborwitz und Kaltebortschen und der Station Guhrau dem öffentlichen Verkehre zur unbeschränkten Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Gütern übergeben. Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billete der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe. In jeder Richtung verkehren 3 gemischte Züge. Ferner ist am gleichen Tage die zwischen den Stationen Miala und Wronke belegene Haltestelle Mokrz mit selbständigen Abfertigungsbefugnissen nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Am 20. d. Mts. wird der zwischen Naumburg und Weissenfels errichtete Haltepunkt Leissling für den Personenverkehr eröffnet und eine direkte Abfertigung von Personen zwischen diesem Haltepunkte einerseits und Naumburg und Weissenfels andererseits eingerichtet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet auf diesem Haltepunkte nicht statt. Daselbst zur Beförderung aufgegebenes Gepäck wird auf der Bestimmungsstation nachexpedirt.

Sekundärbahn Arnstadt-Ichtershausen.

Am 13. d. Mts. wurde die 6 km lange, normalspurige Sekundärbahn Arnstadt-Ichtershausen dem öffentlichen Verkehr übergeben, nachdem die landespolizeiliche Begehung und Abnahme der in allen Theilen fertigen Bahn stattgefunden hatte. Die Konzessionäre der Bahn sind, wie bereits berichtet, das Eisenbahnkonsortium Darmstädter Bank und H. Bachstein; die neue Bahn ist das Erstlingswerk dieser Vereinigung.

Zugverkehr im Oktober.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Oktober 1885 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 39 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahnkomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 732,88 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 14 365 Kurier- und Schnellzüge, 118 607 Personenzüge, 61 365 gemischte Züge und 118 399 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 147 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 24 986 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 797 461 209 Achskilometer bewegt, von denen 227 511 621 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 194 337 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 1 819 oder 0,94 pCt. (gegen 1,50 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,18 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 696 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 123 Verspätungen (= 0,58 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,65 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 190 665 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 804 oder 0,89 pCt., mithin 0,31 pCt. mehr. Infolge der Verspätungen wurden 725 Anschlüsse versäumt (gegen 850 in demselben Monat des Vorjahres und 785 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Westholsteinische Eisenbahn (6 Anschlussversäumnisse auf 2 Verspätungen) mit 0,33, die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg (59 Anschlussversäumnisse auf 81 Verspätungen) mit 1,37, die Oberhessischen Eisenbahnen (3 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 1,00, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung mit 1,00; während die Generaldirektion Strassburg (22 Anschlussversäumnisse auf 142 Verspätungen) mit 6,45, die Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 22 Verspätungen) mit 11,00, die Württembergischen Staatsbahnen (3 Anschlussversäumnisse auf 53 Verspätungen) mit 17,67 die letzten Stellen einnehmen und auf 3 Eisenbahnen 8 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse, und auf 6 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Eisenbahnprojekt Wismar-Carow.

Dem Mecklenburgischen Landtage ist eine Vorlage betreffs der Landeshilfe für die vorgenannte Eisenbahn zugegangen. Wie berichtet wird, hat der Landtag die Vorlage der Kommission für Verkehrswege überwiesen. Die Vorlage verlangt für die Bahn die Bewilligung des Expropriationsgesetzes und der Landeshilfe im Betrage von 20 000 ℳ für die ersten 25 km, 10 000 ℳ für jeden weiteren Kilometer. Die Baukosten sind unter Voraussetzung, dass das Bahnterrain unentgeltlich hergegeben wird, auf 3 713 000 ℳ veranschlagt, wovon 1 520 000 ℳ durch Stammaktien, 1 250 000 ℳ durch Prioritätsobligationen und 963 000 ℳ durch die Landeshilfe gedeckt werden sollen. Die Landtagsvorlage bemängelt den Betrag der Prioritäten als zu hoch im Verhältniss zum Aktienkapital. Mit dem Bauunternehmer soll ein Betriebsvertrag auf 15 Jahre geschlossen werden, wonach der Unternehmer ausser der Verzinsung der Prioritäten den Stammaktien 3 pCt. Dividende garantirt und ferner für den Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen hat. Der Unternehmer hat 250 000 ℳ Kaution zu stellen. Falls die Regierung es im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet, kann jeder Zeit eine Betriebsüberlassung gefordert werden.

Projekt Zeitz-Camburg.

Das Projekt einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von der Kreisstadt Zeitz nach Camburg, der Station der Saalbahn, scheint zur Ausführung zu gelangen. Der Magistrat in Zeitz hat dem Stadtverordneten-Kollegium über den Stand der Sache folgende Mittheilungen gemacht: Die Bahn führt der Eisenbahn-Bauunternehmer Bachstein in Berlin nach den bereits vollständig abgeschlossenen Plänen und Vorarbeiten aus. Hiernach beträgt die ganze Länge der Bahn 38⅓ km, das gesammte Anlagekapital 2 600 000 ℳ. Hiervon übernimmt Bachstein 1 300 000 ℳ prioritätisch mit 4½ pCt. Verzinsung event. noch weitere 400 000 ℳ. Den Betrieb übernimmt Herr Bachstein gegen eine von ihm zu zahlende Jahrespacht von 58 000 ℳ. Es bleiben demnach nur noch aufzubringen 900 000 ℳ und es ist wohl mit Sicherheit anzunehmen, dass ein grosser Theil dieser Summe von der Stadt Zeitz selbst und der Restbetrag von den wohlhabenden Anwohnern aufgebracht wird.

Projekt Soden-Königstein.

In einer in Soden stattgefundenen Ausschusssitzung des dortigen Kurvereins wurden nach der „Köln. Ztg.“ Vorberathungen wegen des Projektes einer Zahnradbahnverbindung mit dem Nachbarkurort Königstein gepflogen. Wie bekannt, hat dieser letztere Ort seit Jahren sein angestrengtes Bestreben dahin gerichtet, eine für seine hohe Lage möglichst günstig verlaufende Bahnlinie im Anschluss an die nächsten Eisenbahnstationen zur Ausführung gelangen zu lassen. Hofheim und Eppstein kamen dabei in erster Reihe in Betracht. Wunderlicher Weise kam das Projekt einer Zahnradbahn von den allernächsten Stationen Cronberg oder Soden als Ausgangspunkt nur gelegentlich und kaum im Ernste zur Diskussion, und doch ist gerade dies Projekt das näheliegendste, das billigstauszuführende und das rentabelste. Insbesondere würde die Strecke Soden-Königstein unter Benutzung der für den Wagen- und Personenverkehr übermässig breiten Königsteiner Kommunalstrasse eine ganz entschieden mit den wenigsten Kosten und mit den meisten Aussichten auf Erfolg verknüpfte Bahnlinie bedeuten. Königstein hätte seinen erwünschten Bahnanschluss und zwar nicht nur nach Westen hin (Eppstein, Hofheim), sondern es wäre durch die neue Zahnradbahn von Soden in das Gebirge hinauf auch zugleich die allbekannte und früher beliebteste Karawanenstrasse von Frankfurt via Höchst in den Taunus mit einem modernen Gleis reaktivirt. Für Soden dürfte zugleich der kürzere Weg nach Mainz und den Rheingau gegenüber dem Konkurrenzort Cronberg ins Gewicht fallen, vor allem aber käme Sodens Bedeutung als Bad, dessen Besucher immerhin zwischen 2 und 3 000 zählen, in hohen Anschlag. In der That wäre die durch Anlage einer Zahnradbahn während der Saison gebotene Gelegenheit, den über Neuenhain beginnenden ausgedehnten Waldkomplex mit seinen Laubholz- und Tannenbeständen auch in den heissesten Tagen in den luftigen Waggons der Bergbahn rasch und billig zu erreichen, eine der erfreulichsten Vermehrungen der den Kranken hier gebotenen Annehmlichkeiten und Naturheilmittel.

Nord-Ostseekanal.

Der dem Reichstage nunmehr zugegangene Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung eines Nord-Ostseekanals lautet:

§ 1. Es wird ein für die Benutzung durch die Deutsche Kriegsflotte geeigneter Seeschifffahrtskanal von der Elbmündung über Rendsburg nach der Kieler Bucht unter der Voraussetzung hergestellt, dass Preussen zu den auf 156 000 000 ℳ veranschlagten Gesammtherstellungskosten desselben den Betrag von 50 000 000 Mark im Voraus gewährt.

§ 2. Der Reichskanzler wird ermächtigt, die Mittel zur Deckung der vom Reich zu bestreitenden Kosten bis zum Betrage von 106 000 000 ℳ im Wege des Kredits zu beschaffen und zu diesem Zweck eine verzinsliche, nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Juni 1868 (Bundes-Gesetzblatt S. 339) zu verwaltende Anleihe aufzunehmen und Schatzanweisungen auszugeben. (Reichs-Gesetzblatt S. 18.) Die Bestimmungen in den §§ 2 bis 5 des Gesetzes vom 27. Januar 1875, betreffend die Auf-

nahme einer Anleihe für die Zwecke der Marine- und Telegraphenverwaltung, finden auch auf die nach dem gegenwärtigen Gesetz aufzunehmende Anleihe und auszugebenden Schatzanweisungen Anwendung.

§ 3. Von den nicht zur Kaiserlichen Marine gehörigen Schiffen, welche den Kanal benutzen, ist eine entsprechende Abgabe nach einem vom Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath festzustellenden Tarif zu entrichten.

§ 4. Die vom Reich auf Grund dieses Gesetzes alljährlich zu verwendenden Beträge sind in den Reichshaushaltsetat des betreffenden Jahres aufzunehmen.

In der Begründung werden über die Abkürzung der Fahrzeit, welche sich für die in Betracht kommenden Nordseehäfen im Verkehr mit den Ostseehäfen östlich der Linie Wittow-Torp bei Benutzung der Fahrt durch den Kanal ergibt, folgende Daten mitgetheilt: Von Hamburg nach der Ostsee 44,91 Stunden; von Bremerhafen 32,54; von Emden 27,69; von Amsterdam 22,12; von Rotterdam 22,11; von Antwerpen 22,12; von Dünkirchen 22,35; von London 22,36; von Hull 15,32; von Hartlepool 8,06; Newcastle 6,36; Leith 3,57. — Die von den Schiffen für Rechnung des Reichs zu erhebende Abgabe ist auf Grund angestellter Berechnungen auf 75 ₰ pro Registertonne in Aussicht genommen, welcher Satz nach den gutachtlichen Aeusserungen der nautischen Vereine den Schiffsverkehr durch den Kanal nicht der Art belasten dürfte, dass dadurch die aus der Benutzung des Kanals sich ergebenden Vortheile aufgewogen würden. Gegen Entrichtung der Abgabe sollen den Schiffen auch alle Einrichtungen bei dem Kanal, wie Lootsengestellung, Schlepper für Segelschiffe, Beleuchtung der Fahrzeuge für die Nachtzeit etc. gewährt werden.

Aus Sachsen.

Eisenbahn-Verhandlung in der II. Kammer.

Bei der allgemeinen Vorberathung über das Dekret der Regierung, betreffend den Bau mehrerer Sekundärbahnen — Stollberg - Zwönitz, Mügeln - Nerchau - Trebsen und Leipzig - Plagwitz (vergl. No. 92 dies. Ztg. S. 1173) — kamen auch einige allgemeine Gesichtspunkte zur Sprache. So wurde insbesondere der Regierung von fortschrittlicher Seite vorgeworfen, dass sie mit dem Ausbau des Sächsischen Eisenbahnnetzes zu langsam vorgehe. Früher habe man weit schneller gebaut und es sei dies nur zum Segen des Landes gewesen. Der schnellere Ausbau werde den Verkehr und die Steuerkraft heben, auch sei angesichts der im allgemeinen guten Verzinsung der Staatseisenbahnen selbst der Bau zunächst nicht rentirender Linien zu rechtfertigen. Dem früher von der Regierung hervorgehobenen Mangel an den erforderlichen technischen Kräften könne durch Heranziehung geprüfter Privattechniker leicht abgeholfen werden. Schliesslich aber liege auch in dem drohenden Gespenst des Reichs-Eisenbahnprojektes, welches bei dem fortwährenden Wechsel in den Anschauungen der Reichsregierung keineswegs als definitiv beseitigt angesehen werden könne, ein bedeutsamer Antrieb zur Wahl eines rascheren Tempos im Eisenbahnbau, da man nach Durchführung dieses Projekts schwerlich auf einen weiteren Ausbau des Sächsischen Eisenbahnnetzes hoffen könne, solchenfalls vielmehr voraussichtlich in erster Linie Preussische Provinzen berücksichtigt werden würden. Letztere Motivirung wurde auch von sozialdemokratischer Seite als richtig anerkannt, wobei der betreffende Redner Gelegenheit nahm, den gegenwärtigen Leiter der Preussischen Bahnen als einen ausgezeichneten Verwaltungsbeamten zu preisen, dessen Reformen z. B. rücksichtlich der Verlängerung der Retourbillet-Gültigkeit auch die Sächsische Eisenbahnverwaltung sich zum Muster nehmen möge. —

Der Herr Finanzminister bestritt, dass die Regierung im allgemeinen ein zu langsames Tempo eingeschlagen und bemerkte dabei, dass zur Zeit kein Land der Erde ein so entwickeltes Eisenbahnnetz besitze wie Sachsen. Insbesondere lehre die Statistik, dass in Belgien, welches allgemein als das eisenbahnreichste Land gelte, 1 km Bahn auf 6,80 qkm entfalle, während in Sachsen bereits jetzt 1 km Bahn auf 6,47 qkm käme. Nach der Bewohnerzahl aber berechne sich in Belgien 1 km Bahn auf 1 324 und in Sachsen schon auf 1 282 Einwohner. Weiter befinden sich jetzt noch 138 km Bahn im Bau und die Projekte, welche die Regierung jetzt bereits vorgelegt habe bezl. noch vorschlagen werde, würden eine Länge von noch ca. 100 km ergeben. Sonach dürften, wenn in diesem Tempo fortgefahren werde, in höchstens drei bis vier Finanzperioden alle berechtigten Eisenbahnwünsche in der Hauptsache befriedigt sein.

Gegenüber der angeführten, von sozialdemokratischer Seite gemachten Bemerkung, dass sich die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung dem Preussischen Vorgange rücksichtlich der Retourbillet-Gültigkeit anschliessen möge, wird übrigens in einem viel gelesenen Dresdener Lokalblatt konstatirt, dass dasjenige, was Preussen jetzt endlich erhalten, in Sachsen bereits seit 20 Jahren und zwar in besserer Gestalt bestanden habe. Denn auf der Sächsischen Staatsbahn genössen die Retourbillete bereits seit 20 Jahren eine dreitägige Gültigkeit, während in Preussen bisher solche Billete meist nur mit ein- oder zweitägiger Gültigkeit, auf manchen Bahnen aber gar nicht bestanden hätten. Wenn aber nunmehr die Preussischen Bahnen bei Reisen auf die Entfernung bis mit 100 km Retourbillete mit zweitägiger, auf 101—200 km dergl. mit dreitägiger Gültigkeit etc. verabreichen, so sei dies eine Einrichtung, die bei Uebertragung auf die Sächsischen Staatsbahnen 97 pCt. aller Reisenden in Sachsen schlechter stellen würde, als sie jetzt gestellt seien; denn von ca. 22 Millionen Passagieren, welche jährlich die Sächsischen Staatsbahnen befahren, legen 21,5 nur einen Weg bis zu 100 km zurück. Ausserdem sei nicht zu übersehen, dass die Preussischen Retourbillete zu dem $1^1/_2$fachen, die Sächsischen aber nur zum $1^1/_3$fachen Tourbilletpreis ausgegeben würden.

Bahnprojekte im südwestlichen Sachsen.

Der Umstand, dass den Ständen eine Vorlage wegen Erbauung der Linie Stollberg-Zwönitz (vergl. No. 31 d. Ztg. vom 22. April d. J. S. 404) zugegangen ist, hat die Agitationen für neue Eisenbahnlinien im Südwesten Sachsens wieder ausserordentlich belebt. So gibt man sich der Hoffnung hin, dass die Leitung des Kohlenverkehrs aus dem Lugau-Oelsnitzer Becken über Stollberg-Zwönitz nach der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn und weiter südlich nach Bayern, wie sie nach dem Dekret der Staatsregierung für den Fall des Baues der Stollberg-Zwönitzer Verbindungsbahn in Aussicht gestellt ist, auch den Bau der in dieser Zeitung schon mehrfach gedachten Verlängerung der Chemnitz-Adorfer Linie über Adorf nach Hof der Verwirklichung näher bringen werde. Es erscheint aber doch angesichts der ausserordentlich schwierigen Betriebsverhältnisse der Chemnitz-Aue-Adorfer Linie und bei den namhaften Steigungen, welche auch die Linie Adorf-Hof unvermeidlich erhalten würde, sehr zweifelhaft, ob nicht die Eisenbahnverwaltung besser thäte, wenn sie auch nach Ausführung dieser Linie die Lugau-Oelsnitzer Kohlen auf dem Wege nach Bayern nach wie vor auf der weit billiger zu betreibenden, wennschon etwas längeren Linien St. Egidien-Zwickau-Plauen befördern liesse.

Weiter ist neuerdings ein Projekt für eine Linie Markneukirchen-Schönbach-Franzensbad aufgetaucht, welche von der erstgenannten Station der Chemnitz-Adorfer Linie beginnend im wesentlichen parallel mit der Staatsbahnlinie Adorf-Eger laufend und mehrere im Osten dieser Linie gelegene industriereiche Ortschaften, insbesondere Schönbach in Böhmen berühren und zumeist lokalen Interessen dienen soll.

Daneben wird noch immer für die hier ebenfalls schon mehrfach beregte Linie Pirk (oder Weischlitz)-Hof agitirt. Ein Konkurrenzprojekt Hundsgrün-Hof — (Hundsgrün liegt an der Plauen-Egerer Linie zwischen Pirk und Adorf) — ist von den Interessenten freiwillig als aussichtslos fallen gelassen worden. Endlich will man noch die Haltestelle Hammerbrücke der Chemnitz-Adorfer Linie mit der westlich davon gelegenen Station Falkenstein der Zwickau-Oelsnitzer und Herlasgrün-Falkensteiner Linie verbunden sehen.

Selbstverständlich sollen alle diese Linien aus Staatsmitteln erbaut werden. Bei der grossen Zahl der den Ständen bereits vorliegenden Eisenbahnpetitionen aber — bis jetzt sind deren schon mehr als 30 eingegangen — dürften die Aussichten auf Berücksichtigung für die einzelnen Linien keine allzu günstigen sein.

Präjudizien.

v. O. **Bietungskaution bei der Versteigerung oder der Submission.** Die Warschau-Wiener Eisenbahn hatte ein Submissionsverfahren auf alte Eisenbahnschienen eröffnet und als eine der Submissionsbedingungen aufgestellt, es sei zugleich mit dem Gebote eine Kaution von 10 pCt. der gebotenen Summe zu bestellen. Eine Breslauer Firma, welche eine erheblich geringere Kaution deponirt hatte, war die bestbietende. Die Warschau-Wiener Bahn forderte Erhöhung der Kaution, was indess die Breslauer Firma ablehnte und als die Warschau-Wiener Bahn darauf bestand, zog jene ihr Gebot zurück. Die Klage der Warschau-Wiener Bahn auf Schadenersatz wurde abgewiesen, weil die Stellung der Kaution die Bedingung für Zulassung des Bietenden ist. Dagegen übernimmt der Bieter, welcher eine unzureichende Kaution bestellt hat, nicht mit seinem Gebot die Verpflichtung, eine den Wünschen des Ausbietenden entsprechende Kaution zu leisten. Der Vertrag war also nicht zu Stande gekommen. — Die Bietungskaution, führen die Entscheidungsgründe aus, pflegt nicht in dem Sinne gefordert zu werden, dass unabhängig von Leistung der Kaution ein Vertrag zwischen dem ausbietenden Verkäufer und dem ein Gebot abgebenden Käufer zu Stande kommt, welcher Vertrag sodann den Käufer verpflichtet, wie die übrigen Vertragsbedingungen, Abnahme der Waaren, Zahlung des Kaufpreises etc., so auch die Bedingung der Leistung einer der Versteigerung oder der Submission vorhergegangenen Ankündigung entsprechenden Kaution zu erfüllen habe. Viel-

mehr wird die Bietungskaution von dem ausbietenden Verkäufer einseitig gefordert, als die Bedingung für die Zulassung des Käufers zu einem Gebot aufgestellt. Der Bieter ist nicht verpflichtet, eine Kaution zu stellen, denn bis zu seinem Gebot besteht für ihn eine Verpflichtung dem Verkäufer gegenüber überhaupt nicht. Vielmehr fängt mit oder nach Leistung der Kaution erst das Kontrahiren zwischen ihm und dem ausbietenden Verkäufer an. Nimmt der Verkäufer das durch eine Kaution unterstützte Gebot an, so haftet nun freilich die Kaution, wie sie geleistet ist, für den Anspruch aus dem Kaufvertrage. Hat aber der Bietende keine oder eine der Ankündigung des Verkäufers nicht entsprechende Kaution geleistet, so steht es bei dem Verkäufer, ob er gemäss seiner Ankündigung das Gebot zurückweisen oder ob er es so, wie es abgegeben ist, annehmen will. Anders annehmen, als wie es abgegeben ist, kann der Verkäufer das Gebot nicht. Sonst kommt ein Vertrag nicht zu Stande. Nimmt er es schlechthin an, so ist der Bieter nunmehr berechtigt und verpflichtet, aus dem Kaufvertrage, ohne dass von der Kaution im Sinne der Ankündigung weiter zu reden ist; weist der Verkäufer das Gebot zurück, so kann von einer zu leistenden Kaution gleichfalls nicht weiter die Rede sein. Einen dritten Fall gibt es, abgesehen von besonderen nachträglichen Beredungen, nicht. Der Verkäufer kann also einen vertragsmässigen Anspruch auf Leistung der Kaution nicht erheben; er kann nicht das ohne Kautionsleistung abgegebene Gebot annehmen und weil der Vertrag auf der Grundlage der Verkaufsbedingungen zu Stande gekommen sei, die ursprüngliche Leistung der Kaution fordern. Denn die Kautionsleistung ist nicht Verkaufsbedingung in diesem Sinne.“ (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts v. 7. Oktober 1885. Rep. 220/85; Pr. Verw.-Bl. VII S. 71.)

Haftpflicht.

v. O. **Begründung der Einrede des eigenen Verschuldens des Getödteten, wenn die Handlung in ihrer Veranlassung und in ihren Einzelnheiten unaufgeklärt geblieben ist.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Nach den Feststellungen des Berufungsrichters hat der verstorbene Bremsarbeiter L. (der Ehemann der Klägerin) nach der Abfahrt des Zuges von Eisbergen oder ganz kurze Zeit vorher das Verdeck des Postwagens bestiegen, ohne durch eine dem Zuge drohende Gefahr dazu genöthigt zu sein und ist auf dem Verdecke des Wagens dadurch tödtlich verletzt worden, dass er von dem Balken der Wegeüberführung zwischen Wärterbude No. 268 und Rinteln am Kopfe getroffen worden ist. Der Berufungsrichter hält zwar für wahrscheinlich, dass L. sich auf dem Verdecke mit Löschen der Ober-Wagenlaternen hat beschäftigen wollen, trifft aber keine entsprechende Feststellung, erklärt vielmehr ausdrücklich, dass nicht völlig aufgeklärt erscheine, zu welchem Zwecke sich L. auf das Verdeck des Wagens begeben habe und in welcher Stellung er sich auf dem Verdecke befunden habe, als er die Verletzung erhielt. Dem Richter genügen aber schon die ersterwähnten Feststellungen zu der Annahme, dass der Unfall durch das eigene Verschulden des L. herbeigeführt worden sei. Mit Recht rügt jedoch die Revision, dass jene Feststellungen zu dieser Annahme die erforderlichen Grundlagen nicht bieten. Die Fahrlässigkeit setzt begrifflich voraus, dass der Thäter bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt und Vorsicht den eingetretenen Erfolg als eine mögliche Folge seiner Handlung hätte voraussehen dürfen. Ist die betreffende Handlung in ihrer Veranlassung und in ihren Einzelnheiten unaufgeklärt geblieben, so wird die Begründung der Fahrlässigkeit in allen Fällen erheblichen Schwierigkeiten begegnen; die Schwierigkeiten steigern sich aber, wenn die Handlung nach den Umständen des Falles selbst als geboten erscheinen kann; ebendieses trifft für den vorliegenden Fall zu. Dem L. war das Besteigen des Verdecks während der Fahrt keineswegs unbedingt verboten; seine Instruktion gestattete es ihm ausdrücklich, wenn es sich darum handelte, eine Gefahr vom Zuge abzuwenden. Nun hat zwar der Berufungsrichter angenommen, dass eine Gefahr für den Zug nicht vorgelegen habe, allein, abgesehen davon, dass eine Begründung dieses Ausspruches nicht gegeben ist, kann dem Umstande, dass objektiv keine Gefahr vorlag, eine entscheidende Bedeutung schon aus dem Grunde nicht beigemessen werden, weil es für die Annahme eines Verschuldens bei der Besteigung des Verdecks doch immer nur darauf ankommen kann, ob L. eine Gefahr angenommen hat, bezl. annehmen durfte. Nach dieser Richtung hat aber der Berufungsrichter eine Feststellung nicht getroffen, auch nicht treffen können, weil ihm, wie er anerkennen muss, die Veranlassung zur Besteigung des Verdecks unaufgeklärt geblieben ist. Es ist auch nicht Aufgabe der Klägerin, nachzuweisen, dass für L. eine ausreichende Veranlassung zur Besteigung des Verdecks vorgelegen, bezl. dass er sich hierzu habe veranlasst glauben dürfen. Vielmehr hat die Beklagte das Verschulden des Getödteten zu beweisen, also solche Umstände darzulegen, welche dem Richter die Ueberzeugung gewähren, dass der Getödtete die pflichtmässige Sorgfalt und Vorsicht ausser Acht gelassen habe und bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt den Erfolg als mögliche Folge seiner Handlung hätte voraussehen müssen. Demgemäss hat denn auch der Beklagte stets behauptet, dass L. während der Fahrt das Verdeck zu dem Zwecke bestiegen habe, um die Ober-Wagenlaternen zu löschen. Von der Wahrheit dieser Behauptung hat sich indess der Berufungsrichter nicht überzeugen können. Lag aber dem Richter nicht mehr vor, als dass die Handlung des L. sich objektiv als eine Verletzung des § 14 der Dienstinstruktion darstellt, weil eine Gefahr für den Zug nicht vorhanden gewesen ist, so hat auf diese Thatsache allein die Annahme der Verschuldung nicht gegründet werden dürfen. Die Instruktion lautet aber nicht absolut verbietend und es sind keine Thatsachen ermittelt, welche dem Richter die Ueberzeugung hätten verschaffen können, dass nach den Umständen des konkreten Falles dem L. die Abweichung von der Instruktion als ein Verschulden zuzurechnen ist. Die Annahme des Richters, dass der Unfall durch ein Verschulden des L. herbeigeführt worden ist, entbehrt mithin der erforderlichen thatsächlichen Begründung. Das Berufungsurtheil war daher aufzuheben. Zugleich aber war auch in der Sache selbst dahin zu erkennen, dass der erhobene Anspruch dem Grunde nach anzuerkennen ist. Denn die Feststellungen des Berufungsrichters sind zur Begründung eines Verschuldens des L. nicht ausreichend und die Verhandlung in der Berufungsinstanz gewährt keinen Anhalt für die Annahme, dass eine anderweite Verhandlung zu einer weiteren Aufklärung des Unfalles führen kann. Dass aber der Anspruch an sich aus § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes begründet ist, bezweifeln auch die Vorinstanzen nicht. Zur weiteren Verhandlung über den Betrag war die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, weil in I. Instanz der erhobene Anspruch nach Grund und Betrag Gegenstand der Verhandlung gewesen ist“ (Erk. d. III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 20. Januar 1885. W. L. wider Fiskus. Rep. 273/84; Entscheid. Bd. XIII. S. 9 ff.)

Miszellen.

Das Englische und das Amerikanische Bahn-Gepäcksystem.

Nichts fällt dem reisenden Amerikaner bei Ankunft in England sofort mehr auf, wie der Unterschied in der Gepäckbeförderung in beiden Staaten.

In Amerika löst man bei einer der vielen Expeditionsstellen in der Stadt das Billet, bezeichnet den Zug, mit dem man fahren will und erhält sofort Nachricht, wann der Wagen zum Abholen des Gepäcks vor der Wohnung sein wird. Der Reisende erhält dann beim Abholen des Gepäcks eine Blechmarke (Chek), worauf Abfahrts- und Bestimmungsstation eingepunzt sind. Eine gleiche Marke wird mit einem Lederriemen am Gepäck befestigt. Fährt der Reisende mit seinem Gepäck direkt zum Bahnhofe, so spielt sich dort die Aufgabe etc. des Gepäcks ab. Von da ab bekümmert man sich gar nicht mehr um das Gepäck. Eine halbe Stunde vor der Beendigung der Tour kommt ein Beamter und fragt, wohin das Gepäck geschafft werden soll; für die Blechmarke erhält der Reisende auf schmalem Papierstreifen einen Empfangsschein.

Eine Stunde nach Ankunft des Zuges ist dann das Gepäck sicher im Hotel oder in der Wohnung des Reisenden; will derselbe das Gepäck vom Bahnhofe selbst mitnehmen, so gibt er den Schein dem Gepäckträger und bringt dieser dasselbe zum Wagen oder Hotelomnibus.

Ganz anders liegen die Verhältnisse drüben in England.

Kommt man in Liverpool an und hat die Zollplackereien — Jagd auf Liqueure, Tabak, Dynamit und Nachdruck von Englischen Büchern — glücklich überstanden und kann frei ans Land gehen, dann tritt sofort die Gepäckfrage brennend heran. Wenn der Reisende hilflos nicht weiss, was er machen soll, dann tritt wohl ein Beamter heran und fragt, ob man nach London oder Nordwestern Bahn fahren wolle.

Nun, nach London! Dorthin ist auch schon ein Billet gelöst, wie kommt aber das Gepäck dorthin? Das muss allerdings zuerst zur Station gebracht werden, von wo es wohl schon weiter geht. Für diesen Transport zur Station hat man die Kleinigkeit von 5 sh. zu zahlen, eine doppelt so grosse Summe wie drüben.

Nun geht aber der Gepäckjammer für den Amerikaner erst an.

Für 1 sh. Trinkgeld erbarmt sich ein Gepäckträger der Effekten und werden diese endlich auf dem Wagendach, unter dem der Reisende im Koupee sitzt, geborgen. Der Amerikaner denkt dann: „Es ist klar, dieses Volk versteht nichts vom Reisen, die Idee, sich während der ganzen Reise um sein Gepäck zu bekümmern, ist zu lächerlich!“

Viereinhalb Stunden später muss dann der Reisende auf Euston Square sein Gepäck vom Perron, auf welchen es bei Ankunft des Zuges abgeworfen wurde, auflesen und in Sicherheit bringen. Hierbei darf man nicht zu sehr säumen, da sonst Unberechtigte das Gepäck mit sich gehen heissen könnten.

Trotzdem hat das Englische System auch seine unleugbaren Vorzüge und eine kurze Uebung im Reisen nach Englischer

Art wird ergeben, dass es den Reisenden selbständiger stellt und vor allem ihm Zeit spart. Die Sicherheit, dass sein Gepäck stets mit ihm im Zuge sich befindet, ist für den Englischen Reisenden unendlich beruhigend, will er seinen Reiseplan ändern, dann bezeichnet er dem Packmeister nur das Gepäck näher und erhält dasselbe auf der gewünschten Station.

Eine scharfe Kontrolle beim Abholen der Gepäckstücke und die eigene Sorgsamkeit der Reisenden verhindern Verwechslungen und Diebereien.

Dem Amerikanischen System am nächsten steht die Gepäckbeförderung auf den Bahnen des Europäischen Kontinents, nur dass auf letzteren die Sorge um den Transport des Gepäcks nach und von der Bahn lediglich Sache der Reisenden seither war; jetzt bilden sich aber auch schon Gepäckbeförderungs-Gesellschaften, die in grossen Städten jenen Transport besorgen.

(„Railr. Gaz." 24. Juni 1885.) r.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Im Staatsbahnverkehr **Breslau - Altona** kommt mit sofortiger Gültigkeit für die Beförderung roher Baumwolle bei Aufgabe von 10 000 kg mit einem Frachtbrief und Wagen bezw. bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum von Hamburg nach Myslowitz trans. ein Ausnahmesatz von 2,94 *M.* für 100 kg zur Erhebung.

Breslau, den 10. Dezember 1885. (2589)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die laut unserer Bekanntmachung vom 2. September d. J. eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Hohlglastransporte in Wagenladungen zwischen Dresden Friedrichstadt und Genf transit treten mit dem 1. Februar künftigen Jahres ohne Ersatz ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 7. Dezember 1885. (2590)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 10. d. M. kommen im **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Eisenbahnverbande** direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bocholt und Wesel des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einer- und den Stationen Apeldoorn und Hilversum der Holländischen Eisenbahn andererseits zur Einführung. Dieselben sind bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 10. Dezember 1885. (2591)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. Januar k. J. gelangt für den **Rumänisch - Deutschen Eisenbahnverband** ein neuer direkter Tarif zur Einführung, bestehend aus Theil I (Allgemeine Bestimmungen), Theil II, Heft 1 (Verkehr zwischen der Rumänischen Staatseisenbahn und den Deutschen Seehafenstationen), Theil II, Heft 2 (Verkehr zwischen der Rumänischen Staatseisenbahn und Deutschen Binnenstationen exkl. Rheinland-Westfalen), Theil II, Heft 3 (Verkehr zwischen der Rumänischen Staatseisenbahn und Rheinisch - Westfälischen Stationen), Theil III, Heft 1 (Verkehr zwischen den Rumänischen Stationen der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn und Deutschen Hafenstationen), Theil III, Heft 2 (Verkehr zwischen den vorgenannten Rumänischen Stationen und Deutschen Binnenstationen), Theil III, Heft 3 (Verkehr zwischen den gleichen Rumänischen und Rheinisch-Westfälischen Stationen).

Zu dem obenbezeichneten Zeitpunkte treten die Bestimmungen des bisherigen Theil I, gültig vom 1. März 1883, sowie die im Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Juli 1883 sammt Nachträgen und Anhängen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Getreide, Mahlprodukte, Kleie und leere Säcke, ferner für Eisen und Stahl, Ackergeräthe etc. und Güter aller Art ausser Wirksamkeit. Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten bezw. in demselben für einige Relationen direkte Sätze nicht mehr enthalten sind, bleiben die Sätze des bisherigen Tarifs noch bis 1. Februar 1886 in Geltung.

Ebenso bleiben die im Theil II, Heft 1 vom 1. März 1883 nebst Nachträgen vorgesehenen Frachtsätze für Getreide etc. bis auf weiteres noch in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifs sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Breslau, den 8. Dezember 1885. (2592)
Im Auftrage der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 15. Dezember d. J. ab kommen für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Mengen von mindestens 10 000 kg nach Station Wilfleinsdorf der Oesterr.-Ungarischen Staatsbahn direkte Frachtsätze in Höhe derjenigen für Station Bruck a. d. Leitha zur Einführung.

Berlin, den 11. Dezember 1885. (2593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Französischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. sind für Biersendungen von Magdeburg nach Paris in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg, welche mit weissem Frachtbriefe zur Auflieferung gelangen, die nachstehenden ermässigten Frachtsätze in Kraft getreten:

	Bei Auflieferung in Ladungen von 5 000 kg	10 000 kg
Von Magdeburg nach Paris . .	70,75 Frcs.	65,62 Frcs.
	pro 1 000 kg.	

Die Instradirung der nach diesen Sätzen etwa zur Beförderung kommenden Sendungen hat bis auf Weiteres über Hamm-Deutzerfeld-Köln-Herbesthal zu erfolgen.

Köln, den 16. Dezember 1885. (2594)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Januar 1886 treten a) Nachtrag IV zu Heft 1, b) Nachtrag II zu Heft 2 des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs** Theil II in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erhalten sind. Einige in Nachtrag IV zu Heft 1 enthaltene abgeänderte und dabei erhöhte Frachtsätze erhalten erst vom 15. Februar 1886 ab Gültigkeit.

Dresden, den 10. Dezember 1885. (2595)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den Verkehr zwischen Vilbel und Lorsch kommen im **Westdeutschen Verbande** mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze zur Einführung.

Das Nähere ist auf den genannten Stationen zu erfragen.

Hannover, den 8. Dezember 1885. (2596)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Gütertarife für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) - Hannover** tritt am 20. d. M. der Nachtrag 11, Entfernungen für die neu eröffneten Stationen der Strecke Montjoie-Malmedy enthaltend, in Kraft. Derselbe liegt bei den betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 10. Dezember 1885. (2597)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. Dezember cr. ab ermässigen sich die im **Schlesisch-Polnischen Verbandtarife** für Warschau-Praga transito enthaltenen Schnittsätze der Ausnahmetarife für Getreide, Mühlenfabrikate, Kleie und Oelkuchen (A.-T. No. 1 a und b und 2 a und b — Schnitttafel A Seite 20 des Tarifes) von 36,73 Kopeken auf 30,81 Kopeken pro 100 kg.

Die Frachtermässigung wird durch Herabsetzung der Antheile der ausländischen Eisenbahnverwaltungen herbeigeführt.

Breslau, den 12. Dezember 1885. (2598)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Dezember d. J. tritt der Nachtrag III zu Heft No. 4 des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandstarifs** in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für die Stationen Gera und Weida der Sächsischen Staatsbahn, sowie Ausnahmefrachtsätze für Twiste in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg zwischen den Stationen Basel, Dornach, Gebweiler, Mülhausen i/Els. und Mülhausen i/Els. (-Nord) und Sächsisch-östlichen Stationen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 10. Dezember 1885. (2599)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung ab (voraussichtlich 15. Dezember d. J.) kommen für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach den Stationen Saborwitz, Kaltebortschen, Guhrau und Mokrz des Direktionsbezirks Breslau direkte Frachtsätze zur Einführung. Die Höhe derselben kann von den betheiligten Güterexpeditionen und dem Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, erfahren werden.

Berlin, den 10. Dezember 1885. (2600)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Dezember ds. Js. kommt zum Tarife für den **Sächsisch-Württembergischen Güterverkehr** der II. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält veränderte Frachtsätze für die Stationen Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie neue Frachtsätze für die Station Lichtenberg der Sächsischen Staatseisenbahnen im Verkehr mit der Station Unterkochen der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Insoweit der Nachtrag neben zahlreichen Frachtermässigungen auch vereinzelt geringfügige Erhöhungen nachweist, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 31. Januar 1886 in Geltung.

Exemplare des Nachtrags sind durch die Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 13. Dezember 1885. (2601)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Bayerischer Güterverkehr. Die z. Zt. noch gültigen Frachtsätze des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifs vom 15. August 1884 für den Verkehr zwischen der Bayerischen Station Lindau und den Bodenseeplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach einerseits und folgenden Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg: Bergen a/D., Biendorf, Billerbeck, Bismarck i/d. A., Preuss. Börnecke, Brockhöfe, Brunau - Packebusch, Crottorf, Demker, Ditturt, Eggersdorf, Etgersleben, Fallersleben, Flechtingen, Frose, Genthin, Gerwisch, Giersleben, Goldbeck, Gommern, Griefstedt, Güsen, Hedersleben, Heudeber-Dannstedt, Jävenitz, Königsborn, Leubingen, Mahlwinkel, Minsleben, Nachterstedt, Nienhagen, Offleben, Osterburg, Rätzlingen, Schneidlingen, Schönhausen, Vinzelberg, Vorsfelde, Wegeleben und Wusterwitz andererseits treten am 1. Februar 1886 ausser Kraft, ohne durch anderweite direkte Frachtsätze ersetzt zu werden. — Sendungen zwischen den genannten Stationen gelangen von dem bezeichneten Tage ab auf einer Zwischenstation zur Umexpedirung.

Ueber die Höhe der hierbei eintretenden Frachtsätze ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Magdeburg, den 20. Dezember 1885. (2602)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 5. v. Mts. bringen wir nachträglich zur öffentlichen Kenntniss, dass die Frachtsätze für die Stationen der Strecke Hanau-Homburg v. d. H. im Verkehr mit Bayerischen Stationen, einschliesslich Lindau, Bregenz, Romansborn und Rorschach, welche das Heft No. 3 des **Hannover-Bayerischen Gütertarifs** vom 1. Mai 1883, nebst Nachträgen enthält, vorerst noch und zwar bis zur demnächstigen Uebernahme in den **Nassau-Bayerischen Verbands-Gütertarif,** Anwendung finden.

Die direkten Taxen der übrigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach und von Lindau, Bregenz, Romansborn und Rorschach sind vom 1. Oktober 1 J. an aus dem Hannover-Bayerischen in den Mitteldeutschen Eisenbahnverband übernommen (s. Nachtrag I zu Heft No. 6 des Tarifs vom 1. März 1885).

Hannover, den 8. Dezember 1885. (2603)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Im Staatsbahn - Gütertarif **Bromberg-Berlin** treten fortan zwischen Stargard i/P. einerseits und Müncheberg (Dahmsdorf), Rüdersdorf, Trebnitz und Vietz andererseits anderweite, ermässigte Tarifsätze in Kraft, welche bei den vorgenannten zu erfahren sind.

Bromberg, den 11. Dezember 1885. (2604)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Januar k. J. tritt zu dem **Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokestransporte** von diesseitigen Stationen nach solchen der Direktionsbezirke Magdeburg etc., ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen Gandersheim, Goslar, Harzburg, Ocker, Schladen und Seesen der Braunschweigischen Eisenbahn und für Station Osterode a. H. des Direktionsbezirks Hannover, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Druckexemplare sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen. (2605)

Breslau, den 8. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zwischen den Staatsbahnstationen **Frankfurt a/M. und Sachsenhausen** einerseits und **Belgischen Stationen** andererseits ist ein direkter Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft getreten.

Auskunft ertheilen die genannten Stationen. (2606)

Frankfurt a/M., den 11. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Februar 1886 werden im **Bergisch-Märkisch-Belgischen und Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge** Verbandsverkehr „Knochen, auch gereinigt und zerkleinert (Knochenschrot, Knochengries etc.)“ aus dem Spezialtarif III in den Ausnahmetarif 4 versetzt, wodurch die betr. Frachtsätze eine Erhöhung erfahren.

Elberfeld, den 10. Dezember 1885. (2607J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Januar 1886 ab treten im **Südostpreussischen Verbande** für Kartoffeltransporte in Wagenladungen zwischen Stationen der Strecke Thorn-Dt. Eylau des Bezirks Bromberg einerseits und der Station Woeterkeim der Ostpreussischen Südbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Die Höhe der qu. Frachtsätze ist auf den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Dezember 1885. (2608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Rücksicht auf die Ermässigung der Antwerpen-Baseler Getreidefrachten, welche die Kaiserl. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen durchgeführt hat, werden mit s o f o r t i g e r Gültigkeit die in den Transittarifen von Mannheim und Ludwigshafen nach Basel B.-B. vom 10. August d. J. vorgesehenen Getreidefrachtsätze auf 0,66 ℳ pro 100 kg ermässigt. Dieser Frachtsatz findet, soweit billiger, auf die vorgelegenen Stationen Anwendung. (2609)

Karlsruhe, den 12. Dezember 1885.
Generaldirektion.

Preussisch - Russischer Verkehr. Zum Spezialexporttarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing ist vom 1./13. Dezember cr. der 3. Nachtrag erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze für Mehl und bereits früher publizirte Ermässigungen enthält.

Exemplare sind auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich. (2610)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1886 wird der Theil I der direkten Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband ausgegeben.

Derselbe enthält das Reglement, die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation.

Das Reglement tritt mit obigem Termine in Kraft; die Tarifvorschriften und die Güterklassifikation werden nach Massgabe der successive zur Einführung gelangenden weiteren Tariftheile in Wirksamkeit gesetzt werden.

Hierdurch wird das vom 29. Juli 1878 datirte und ab 1. Dezember 1878 gültige Reglement des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres aufgehoben resp. ersetzt.

Exemplare dieses Theiles I können im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Wien I Johannesgasse 29) käuflich bezogen werden.

Wien, am 30. November 1885. (2611)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem Eröffnungstage der zwischen den Stationen Berzova und Soborsin gelegenen Station T ó t v a r á d tritt der Nachtrag IV des Lokaltarifes Theil II der verstaatlichten I. Siebenbürger Eisenbahn in Kraft, welcher die Entfernungen und Frachtsätze für die Station T ó t v a r á d enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen zu beziehen. (2612)

Budapest, am 12. Dezember 1885.
Die Direktion.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1886 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für die **Beförderung von Gütern** aller Art, sowie von **lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen** auf der „Geldersch-Overysselschen“ Lokalbahn, sowie im direkten Verkehre zwischen den an deren Strecken belegenen Stationen einerseits und den ü b r i g e n Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft andererseits zur Einführung.

Amsterdam, 15. Dezember 1885. (2613)
Die Spezialdirektion der Holländischen
Eisenbahngesellschaft.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 20. Dezember cr. wird der zwischen Naumburg und Weissenfels errichtete Haltepunkt L e i s s l i n g für den Personenverkehr eröffnet und eine direkte Abfertigung von Personen zwischen diesem Haltepunkt einerseits und Naumburg und Weissenfels andererseits eingerichtet werden.

Bis auf weiteres werden in Leissling in der Richtung nach Naumburg die Züge
No. 24 Abfahrt Weissenfels um 6.47 Vorm.
„ 16 „ „ „ 3.14 Nachm.
„ 14 „ „ „ 7.15 „
in der Richtung nach Weissenfels die Züge
No. 13 Ankunft Weissenfels um 9.32 Vorm.
„ 21 „ „ „ 4. 7 Nachm.
„ 23 „ „ „ 9.45 „
nach Bedarf zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Passagieren anhalten.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet in Leissling nicht statt. Daselbst zur Beförderung aufgegebenes Gepäck wird auf der Bestimmungsstation nachexpedirt.

Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den Billet-Expeditionen.

Erfurt, den 11. Dezember 1885. (2614)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Die auf Seite 12 Abschnitt D 1 unseres Lokal-Personentarifs vom 15. Oktober d. Js. festgesetzte zur Erreichung der daselbst vermerkten Fahrpreis-Ermässigung nothwendige geringste Theilnehmerzahl bei Gesellschaftsreisen wird ab 1. Januar k. Js. von 30 auf 20 Personen herabgesetzt.
Die Direktion. (2615)

Holsteinische Marschbahn. Zu unserm **Lokal-Personentarif** vom 1. November 1878 ist ein vom 1. Januar k. Js. ab gültiger Nachtrag VI erschienen, enthaltend die in unserer Bekanntmachung vom 18. v. Mts. bereits zur öffentlichen Kenntniss gebrachten Veränderungen der Gültigkeitsdauer der Retourbillets und der Fahrpreisermässigungen für Kinder. Nähere Auskunft ertheilen alle Expeditionen.
Glückstadt, den 11. Dezember 1885. (2616)
Die Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif vom 1. April 1875 für den Personen- und Gepäckverkehr mit den Verbandsstationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Bahn via Eutin tritt am 1. Januar 1886 der Nachtrag XXV in Kraft.
Derselbe enthält neben Abänderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt 2 des Betriebsreglements anderweite Tarifsätze für Retourbillets.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.
Altona, den 14. Dezember 1885. (2617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif vom 1. April 1875 für den Personenverkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzeisenbahn andererseits tritt mit dem 1. Januar 1886 der Nachtrag XIV in Kraft.
Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements anderweite Preise für Retourbillets.
Ferner gelangen durch diesen Nachtrag vom genannten Tage ab Retourbillets für den Verkehr zwischen Schwerin und Hamburg, sowie zwischen Wismar und Berlin Stadtbahn bezw. Berlin Lehrter Hauptbahnhof zur Einführung.
Altona, den 14. Dezember 1885. (2618)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ab 1. Januar 1886 gelangen Jahres-Permanenzkarten, gültig für sämmtliche Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 400 fl. für die I. Klasse, zum Preise von 300 fl. für die II. Klasse, zum Preise von 200 fl. für die III. Klasse, desgleichen Permanenzkarten für einen halbjährigen Zeitraum, welche jedoch nur für die Zeit vom 1. Januar bis ultimo Juni, dann vom 1. Juli bis ultimo Dezember des betreffenden Jahres verausgabt werden, zur Einführung.
Des weitern werden ab gleichen Datum Jahres- und halbjährige Permanenzkarten für Theilstrecken verabfolgt.
Die Bestellung dieser Karten hat bei der Direktion in Wien unter Beischluss der Photographie (in Visitenkartenformat) derjenigen Person, für welche die Karte auszufertigen ist, zu erfolgen.
Wien, den 10. Dezember 1885. (2619)

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die am 1. Januar 1886 fällig werdenden Zinskoupons der Prioritäts-Obligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft werden vom 2. Januar 1886 an bei
1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin

eingelöst werden.
Braunschweig, 1. Dezember 1885. (2620)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der Bekanntmachung des Herzogl. Staatsministeriums vom 30. Oktober 1874, die Emission von 300 000 ℳ Prioritäts-Obligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betr., machen wir hierdurch bekannt, dass am Montage,
den 4. Januar 1886, Morgens 11 Uhr die Ausloosung der Obligationen qu., welche behufs Tilgung von 1 pCt. des Emissionsbetrages zur Zurückzahlung gelangen müssen, in der Restauration auf hiesigem Bahnhofe vorgenommen werden soll.
Den Obligations-Inhabern ist gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen.
Braunschweig, 7. Dezember 1885. (2621)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

IV. Generalversammlungs-Beschlüsse.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In der am 12. Dezember l. J. abgehaltenen 5. ausserordentlichen Generalversammlung der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft ist beschlossen worden:
a) sämmtliche noch nicht ausgeloosten Schuldverschreibungen ihrer zu 4½ pCt. verzinslichen Prioritätsanleihe vom 15. Mai 1880 von ursprünglich 26 700 000 ℳ Deutsche Reichswährung zur Rückzahlung per 30. Juni 1886 zu kündigen;
b) den Inhabern dieser Schuldverschreibungen freizustellen, ihre Anleiheantheile gegen eine mit dem 1. Juli 1886 beginnende 4 pCt. Verzinsung zu behalten, sofern sie die Schuldverschreibungen mit Koupons und Talons innerhalb einer bestimmten Präklusivfrist bei einer dafür zu bestimmenden Stelle zur Abstempelung einreichen,
c) denjenigen Inhabern der Schuldverschreibungen, welche auf die Abstempelung eingehen, eine Konvertirungsprämie von 3 pCt. zu gewähren und
d) diejenigen Schuldverschreibungen, deren Inhaber von dem ad b genannten Anerbieten keinen Gebrauch machen, baar zurückzuzahlen.

In Ausführung dieser Beschlüsse werden durch gegenwärtige, als Kündigung zu betrachtende Bekanntmachung die Inhaber sämmtlicher noch nicht ausgelooster Schuldverschreibungen unserer zu 4½ pCt. verzinslichen Anleihe vom 15. Mai 1880 aufgefordert, den Betrag derselben, und zwar der Schuldverschreibungen
Lit. A mit je 1 500 ℳ Deutscher Reichswährung und jener
Lit. B mit je 300 ℳ Deutscher Reichswährung am 30. Juni 1886,
von welchem Tage auch die Verzinsung aufhört, bei einer der nachstehend verzeichneten Stellen gegen Rückgabe der Obligationen nebst Talons und den noch nicht fälligen Koupons (von No. 13 inkl. angefangen) in Empfang zu nehmen.
Zugleich aber wird den Inhabern sämmtlicher, zur Rückzahlung für den 30. Juni 1886 gekündigten Schuldverschreibungen unserer Eingangs bezeichneten Anleihe hiermit freigestellt, ihre Anleiheantheile gegen eine mit dem 1. Juli 1886 beginnende 4 pCt. Verzinsung zu behalten, sofern sie die Schuldverschreibungen mit Talons und Koupons von No. 13 inkl. angefangen
in der Präklusivfrist bis 15. Januar 1886
bei einer der nachverzeichneten Stellen, und zwar:
bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in Teplitz,
bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien,
bei Herrn Moritz Zdekauer in Prag,
bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Dresden,
bei der Dresdner Bank in Dresden,
bei der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin,
bei Herrn S. Bleichröder in Berlin,
bei den Herren Anhalt & Wagener, Nachf. in Berlin,
bei den Herren M. A. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
zur Abstempelung einreichen. Denjenigen Obligationsbesitzern, welche von dieser Abstempelung Gebrauch machen, wird eine Konvertirungsprämie gewährt, welche für die Schuldverschreibungen Lit. A per 1 500 ℳ Deutsche Reichswährung fünfundvierzig Mark Deutsche Reichswährung und für die Schuldverschreibungen Lit. B per 300 ℳ Deutsche Reichswährung neun Mark Deutsche Reichswährung beträgt.
Zum Zwecke der Abstempelung sind die Obligationen der Anleihe vom 15. Mai 1880 mit Talons und Koupons von No. 13 inklusive an mit doppelten arithmetisch geordneten Verzeichnissen bei einer der vorbenannten Stellen einzureichen.
Der Betrag etwa fehlender Koupons muss baar hinzugefügt werden.
Der Zeitpunkt der möglichst zu beschleunigenden Wiederaushändigung der abgestempelten Schuldverschreibungen, denen neue auf 4 pCt. lautende Kouponbogen beigegeben werden, wird besonders bekannt gemacht. Anmeldungsformulare für die Abstempelung können von allen obbezeichneten Stellen bezogen werden.
Zur Vermeidung von Missverständnissen wird hiermit ausdrücklich bemerkt, dass die bereits ausgeloosten, jedoch bisher noch nicht zur Einlösung gelangten Schuldverschreibungen und zwar:
Aus dem Verloosungsjahr 1881
von den Schuldverschreibungen à 300 ℳ Deutsche Reichswährung die Nummern: 23981 23982 23983 23984 23985 23986.
Aus dem Verloosungsjahr 1882
a) von den Schuldverschreibungen à 1 500 ℳ Deutsche Reichswährung Nummer 2653,
b) von den Schuldverschreibungen à 300 ℳ Deutsche Reichswährung die Nummern: 15180 21341 21342 21343 21344 21345 21346 35101 und 35102.

Aus dem Verloosungsjahr 1883
von den Schuldverschreibungen à 300 ℳ Deutsche Reichswährung die Nummern: 12656 12657 12658 12659 und 12660.

Aus dem Verloosungsjahr 1884
a) von den Schuldverschreibungen à 1 500 Mark Deutsche Reichswährung die Nummern: 691 10657 und 10658;
b) von den Schuldverschreibungen à 300 Mark Deutsche Reichswährung die Nummern: 18281 18282 18283 23296 23297 23821 23823 23834 24401 24402 30627 30628.
Aus dem Verloosungsjahr 1885
a) von den Schuldverschreibungen à 1 500 Mark Deutsche Reichswährung die Nummern: 695 815 816 9186 9187 9188 und 11881;
b) von den Schuldverschreibungen à 300 Mark Deutsche Reichswährung die Nummern: 12943 12944 12948 12954 12955 12956 12957 12958 12959 12960 22321 22322 22323 22327 22328 22329 22334 22335 22336 22337 22338 22339 22340 28881 28892 28893 28894 28895 32437 32438 32439 32440 39062 39063 39069 39070 39071 39072 39073 39075 und 39076 von der Konvertirung unbedingt ausgeschlossen sind.

Teplitz, den 12. Dezember 1885. (2622)
Der Verwaltungsrath
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

V. Submissionen.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbaue der Brücken etc. für die Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz mit rot. 73 000 kg Schmiedeeisen und 2 300 kg Gusseisen soll öffentlich vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 9. Januar 1886, Vormittags 10 Uhr im Büreau des unterzeichneten Betriebsamtes. Ebendort liegen die Gewichtsberechnungen und Spezialzeichnungen zur Einsicht aus. Die Lieferungsbedingungen nebst Ausschreibungsverzeichniss können gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ vom Betriebssekretär Mey daselbst bezogen werden. Die Angebotsschreiben müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der eisernen Ueberbaue der Brücken etc. für Hundsfeld-Trebnitz“ versehen sein. Der Zuschlag wird innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine ertheilt. Die in No. 223 des „Deutschen Reichs- und Preussischen Staats-Anzeigers“ und No. 661 der „Schlesischen Zeitung“ bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbungen um Arbeiten und Lieferungen sind für diese Verdingung massgebend.

Breslau, den 8. Dezember 1885. (2623J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Verkauf abgängiger Materialien in Submission. Die in Mainz, Gustavsburg und Darmstadt lagernden abgängigen Oberbau- und Werkstätte-Materialien sollen im Wege der Submission verkauft werden.

Das spezielle Verzeichniss der betreffenden Materialien, nebst Bedingungen und Angabe der Lagerorte wird auf portofreies Verlangen von unserer Materialieninspektion hier verabfolgt.

Die Offerten sind spätestens am 28. Dezember cr. Vormittags 10 Uhr auf unserem Sekretariate einzureichen.

Mainz, den 11. Dezember 1885. (2624)
In Vollmacht des Verwaltungsraths:
Die Spezialdirektion.

Verkauf von 9 ausrangirten Lokomotiven, Montag, den 28. Dezember d. J., 11 Uhr, im maschinentechnischen Büreau hier, Königgrätzerstr. 132.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf ausrangirte Lokomotiven“ an das bezeichnete Büreau einzusenden.

Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Berlin, den 8. Dezember 1885. (2625)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tinten.
Geg. Einsendung v. 30 ₰ Marken vers. franco 6 Prob. versch. Qual.
Bielefeld. **Bornträger & Clüsener.**

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Güterwagen jeder Construction,
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
verkauft und **vermiethet** zu äusserst günstigen Conditionen die
Cie. Auxiliaire belge de chemins de fer (société anonyme)
24 rue des XII. apôtres in Brüssel.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

№ 99. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogene Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Dezember 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1885.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Die Eisenbahn- (Bau-) Kompagnien der Französischen Armee.

Ebenso wie die Deutsche Armee besondere „Eisenbahntruppen" besitzt, hat man auch in der Französischen Armee eine solche Spezialtruppe, in dem Bestreben die Einrichtungen des Gegners vom Jahre 1870/71 nachzuahmen, geschaffen. Der gewaltige Krieg des Jahres 1870/71 hatte den Franzosen gelehrt, welch ein enormen Einfluss die Eisenbahnen auf die Operationen der Armeen hatten, wir erinnern nur an den Zug des Generals Bourbaki gegen Osten! — Die Folge davon war, dass man auch in dieser Beziehung die Erfahrungen der Jahre 1870/71 schleunigst verwerthete und in kürzester Frist besondere Eisenbahn-Truppenkörper organisirte. Aehnlich dem ersten Eisenbahnbataillon der Preussischen Armee schuf man ein Bataillon zu vier Eisenbahn-Baukompagnien (compagnies d'ouvriers de chemin de fer du génie), welches dem 1. Genieregiment in Versailles attachirt ist.

Die Eisenbahn-Baukompagnien sind vorzugsweise für den Eisenbahnbaudienst im Kriege bestimmt, d. h. zum Bau neuer Bahnen und zur Zerstörung sowie Wiederherstellung bestehender Bahnen. Im Kriege tritt eine bedeutende Vermehrung der Zahl der Eisenbahnkompagnien ein.

Im Frieden stehen bei diesem Eisenbahnbataillon;

1. Solche Mannschaften, welche nicht bei Eisenbahnen beschäftigt gewesen sind, aber Handwerke gelernt haben, welche für das Eisenbahnwesen erforderlich sind, Zimmerleute, Schmiede, Schlosser, Tischler u. s. w. Es werden nur solche Leute eingestellt, welche Schulbildung haben. Die Mannschaften werden im Friedensdienste hauptsächlich in der Anwendung ihres Handwerkes für den Eisenbahndienst ausgebildet.

2. Gehören zum Eisenbahnbataillon Mannschaften, welche aus Leuten ausgewählt werden, die bei Eisenbahnen beschäftigt waren. Diese Mannschaften aber werden, nachdem sie ein Jahr beim Genieregimente gedient, hier den Militärdienst kennen gelernt haben und Soldaten geworden sind, zu den Privateisenbahnen abkommandirt. Jede Eisenbahnkompagnie hat über 100 Mann solcher Abkommandirter. Im Jahre 1880 war für die Formation von neun Baukompagnien im Kriegsfalle aus den bestehenden vier Friedenskompagnien ein Mannschaftsbestand von etwa 2 500 Leuten vorhanden, welche in den Ingenieurregimentern gedient hatten.

Das Eisenbahnbataillon wird dauernd über die zu den Bahnen Abkommandirten in Kenntniss gehalten, wobei die Eisenbahngesellschaften alle drei Monate dem Bataillon mittheilen, in welcher Funktion jeder einzelne verwendet wird. Die Abkommandirten tragen Civilkleidung, stehen vollständig unter Befehl der Eisenbahngesellschaften und erhalten auch von diesen Gehalt. Gleichwohl werden sie zur aktiven Armee gezählt. Mannschaften von schlechter Führung werden dem Bataillon zurückgeschickt. Im übrigen kommt dies äusserst selten vor, da das persönliche Interesse die Leute zu einer guten Führung anspornt. Die Verwaltung der Staatsbahnen wandte sich seinerzeit an das Kommando des Eisenbahnbataillons mit der Bitte um Zuweisung von Mannschaften. Falls dies Erfolg gehabt haben sollte, so dürfte es doch nur als Ausnahme anzusehen sein. Das Bataillon beabsichtigte damals, falls es die Zustimmung ertheilen sollte, dies nur unter der Bedingung zu thun, dass die betreffenden Mannschaften jährlich auf 28 Tage zum Regiment zurückkehrten, damit sie nicht den soldatischen Geist und die militärische Haltung verlören.

Etat einer Eisenbahn-Baukompagnie: 1 capitaine commandant, 1 capitaine en second, 1 lieutenant en premier, 1 souslieutenant (eine der beiden Lieutenantsstellen kann auch durch einen dritten Kapitän besetzt werden), 1 sergeant-major (Feldwebel), 1 sergeant-fourrier (Capitain d'armes), 8 sergeants, 12 caporaux, 4 maître-ouvriers (Handwerker), 2 dairons (Spielleute), 100 Gemeine.

Die Kompagnien sind so organisirt, dass sie in Halbkompagnien getrennt verwendet werden können. Im Jahre 1880 hatte das Eisenbahnbataillon 10 Reserveoffiziere, welche für den Kriegsfall in dasselbe eingestellt werden sollten, jetzt dürften fünfmal so viel vorhanden sein.

Etat des Ingenieurparks einer Eisenbahn-Halbkompagnie.

Mannschaften: 1 maréchal de logis (Wagenmeister), 2 brigadiers, 1 maréchal-ferraux (Hufschmied).

Pferde: 4 Reitpferde, 20 Zugpferde, 4 Reservepferde.

Fahrzeuge: 1 voiture de sapeurs-mineurs, vierspännig, 2 voitures de sapeurs-montés, vierspännig, 1 caisson de poudre, vierspännig, 1 prolonge ordinaire, sechsspännig, 1 forge de campagne, vierspännig, 2 Bagagewagen, zweispännig, 1 Fourgon, zweispännig.

Ausbildung der Eisenbahnkompagnien.

Die Ausbildung in militärischer Beziehung findet gemeinsam mit dem Genieregiment statt, auch wird das Eisenbahnbataillon in gleichem Masse, wie die übrigen fünf Bataillone des Genieregiments zum Wachdienst herangezogen. — Die technischen Uebungen finden grösstentheils getrennt von den übrigen Bataillonen statt. Der Ausbildungsturnus zerfällt in die Winter- und die Sommerperiode, ersterer dauert vom 1. November bis Ende März, letzterer vom 1. April bis zum 30. Oktober. Die Winterausbildung ist eine vorzugsweise theoretische, die Sommerausbildung eine vorzugsweise praktische. Die theoretische Winterausbildung findet in den Kompagnieschulen (für die jungen und zurückgebliebenen älteren Mannschaften) unter Leitung der Kompagniekommandeure — und für die älteren Mannschaften, Korporale und Unteroffiziere in der Regimentsschule gemeinsam mit den Unteroffizieren und Mannschaften des 1. Genieregiments statt. Der Unterricht wird durch Offiziere, Unteroffiziere und Civillehrer (letztere für Grammatik, Zeichnen und Mathematik) ertheilt.

Ausser den Elementarwissenschaften wird in der Kompagnieschule dem Unterrichtsgegenstand „Praktische Kenntnisse über Genie-, namentlich Eisenbahnarbeiten" besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Regimentsschule ist in verschiedene nach Charge, Alter und Leistungen geordnete sogenannte Kurse getheilt. Die Unterrichtsgegenstände sind je nach dem Kursus verschieden, die rein theoretischen wiegen — analog dem Unterrichtsplan der Kompagnieschule — gegen die praktischen vor.

Wir heben aus dem älteren Unteroffizierkursus (2. Abtheilung) nachstehendes hervor: Eisenbahnwesen (10 Stunden), allgemeines über Eisenbahnen; die Theile derselben, rollendes Material, einige Kenntnisse über Zerstörung von Eisenbahnen. Die 1. Abtheilung hat folgendes in derselben Zeit (10 Stunden) zu bewältigen: Wiederholung des Kursus der 2. Abtheilung. Einrichtung und Eintheilung der Stationen. Näheres über das rollende Material. Organisation der Eisenbahngesellschaften. Bahn- und Betriebsdienst. Zerstörung und Wiederherstellung von Eisenbahnen.

Als Belehrungsmittel für die Unteroffiziere und Mannschaften dient ferner ein lithographirtes Journal: „receuil de renseignements divers", welches drei- bis viermal monatlich erscheint und die interessanteren Aufsätze aus Französischen und fremden Zeitschriften und sonstige neueste Nachrichten über das Kriegswesen bringt.

Die Schule füllt 4 Monate der Winterperiode — November bis einschliesslich Februar — aus. Bei gutem Wetter finden auch während dieser Zeit praktische Uebungen auf dem Uebungsplatze statt. — Im Monat März beginnen die cours de travaux pratiques mit den Unteroffizieren und älteren Mannschaften, welche den ganzen Sommer hindurch Mittwochs und Sonnabends je 1½ Stunden stattfinden und zum Zweck die Vorbereitung der genannten Leute zur Ausbildung der übrigen Mannschaften im technischen Dienst haben. Im Laufe des Jahres sollen solche cours practiques mindestens 36 Mal stattfinden und zwar: über Fortifikation und Lagerbau 6 Mal, Sappiren 4 Mal, Miniren 6 Mal, Brückenbau 4 Mal, Eisenbahnwesen 16 Mal.

Von der Sommerperiode sind die 5 Monate April bis einschliesslich August und der ersten Tage des September für die technischen Uebungen bestimmt. Die Monate September und Oktober werden gewöhnlich für Beendigung von Versuchen, Herstellung von Uebungsmaterial und die Aufräumungsarbeiten verwendet.

Für die technischen Uebungen wird jährlich ein Uebungsplan, jedesmal ziemlich gleichen Inhalts, aufgestellt. Der Uebungsplan für den Sommer eines der letzten Jahre enthielt: 10 Uebungen (séances) für Feldfortifikation und Lagerbau (einschliesslich Barackenbau und Bau von Backöfen), 10 desgl. für Sappeurdienst, 20 desgl. für Mineurdienst, 12 desgl. für Brückenbau, 98 desgl. für Eisenbahnwesen, zusammen 150 Uebungen.

Die technischen Sommerübungen werden nach Anweisung des Bataillonskommandeurs und der Kommandeure durch die Lieutenants der Kompagnien geleitet. Auf möglichste Anerziehung selbständigen Auftretens der Unteroffiziere soll nach den Vorschriften hingewirkt werden. Es sollen ihnen deswegen nur die unumgänglich nöthigen Anweisungen ertheilt werden, damit sie für das Auftreten im Felde selbständig werden. Andrerseits werden die vorzunehmenden Uebungen nach vorher genau festgestellten Dispositionen und Projekten ausgeführt. Die selbständige Ausführung von Versuchen ist nicht gestattet und darf nur von höherer Kommandostelle aus angeordnet werden.

Die Mannschaft wird von der Kaserne zum Uebungsplatz von je einem lieutenant de semaine geführt. Die Uebungen leitet dieser Offizier. Er soll hierbei seine Anordnungen, Belehrungen und Bemerkungen über die Arbeit nie an die Mannschaft direkt, sondern immer an die Führer der betreffenden Abtheilungen richten.

Die Uebungen dauern von früh 6 bis 9½ Uhr und Nachmittags von 12¾ bis 4½ Uhr. Der Schluss der Arbeit wird durch das Signal „rappel" bestimmt.

Ein Wagen fährt die Offiziere von Versailles nach dem Uebungsplatz hin und zurück. — Mannschaften dürfen nur truppweise unter Führung zur Kaserne zurückkehren. Die Theilnahme aller Mannschaften an den Arbeiten ist möglichst ausgedehnt, Abkommandirungen sind auf das äusserste beschränkt. Auf dem Uebungsplatze wird auch streng Ordnung gehalten. Das Betreten dieses ist jedem Civilisten und Soldaten — Offiziere ausgenommen — verboten. Rauchen während der Arbeit ist untersagt. Bei Regen treten die Kompagnien unter für diesen Zweck erbaute Schutzdächer (!). Bei andauernd schlechtem Wetter aber ordnet der älteste der anwesenden lieutenants de semaine die Einstellung der Arbeiten und den Rückmarsch an. Es finden in solchem Falle praktische Uebungen und Instruktion in der Kaserne statt. — Jede Kompagnie ist mit einem kleinen Vorrath an solchem Arbeitswerkzeug und -Material, welches vielfach gebraucht wird, ausgerüstet. Das übrige Material wird aus einem Hauptdepot empfangen.

Für die Uebungen führt jede Kompagnie folgende Bücher:

1. régistre du cours des travaux pratiques (Uebungsjournal);
2. liste d'appel, in welche die Mannschaften nach Arbeitsabtheilungen getrennt eingetragen sind. Es wird hierin der Wechsel der Mannschaften in den einzelnen Uebungen kontrollirt;
3. le carnet du lieutenant. Notizen des lieutenants de semaine über die unter seiner Leitung ausgeführten Arbeiten;
4. le carnet des outils et du materiel. Werkzeug- und Materialienbuch;
5. le régistre de la compagnie. Nähere Bemerkungen aller Art über die ausgeführten Arbeiten.

Jede Kompagnie hat auf dem Uebungsplatz eine Portefeuille, in welchem die liste d'appel, le carnet du lieutenant de semaine, die Reglements und sämmtliche für die Arbeiten nöthigen Schriftstücke enthalten sind. — Jeder Arbeiter erhält täglich $^1/_{32}$ l Branntwein. Dieser wird Morgens um $7^1/_2$ Uhr und, wenn keine Vormittagsarbeit stattfand, Nachmittags um $1^1/_2$ Uhr ausgegeben, wozu eine Pause von 5 Minuten gemacht wird. — Ein bespannter Wagen bringt täglich das Werkzeug und Material etc. des Eisenbahnbataillons nach dem Uebungsplatz. Für das ganze Genieregiment fahren ausserdem 4 Wagen Wasser nach dem Uebungsplatze. Die Wagen rücken gleichzeitig mit den Arbeitern aus der Kaserne ab und kehren gleichzeitig mit ihnen zurück.

Der Uebungsplatz und die Uebungsmittel des Eisenbahnbataillons.

Das 1. Genieregiment und mit ihm die vier Eisenbahn-Baukompagnien liegen in den ehemaligen grossen Kavalierhäusern und Marställen gegenüber dem Versailler Schlosse. In diesen Kavalierhäusern etc. befinden sich auch die sehr geräumige Regimentsschule, Kammern, Werkstätten etc. Unter letzteren sind vertreten: eine Tischler-, eine Zimmer-, eine Schlosser-Werkstatt, eine Schmiede, ein photographisches Atelier, eine lithographische Anstalt, ein galvanisches und ein Dynamitlaboratorium. Eine Dampfmaschine von 6 Pferdekräften treibt verschiedene Maschinen.

In den Werkstätten lässt der Truppentheil alles für den Dienst benöthigte anfertigen. Zugrammen für die praktischen Uebungen, Wagen zum Transport etc. werden gearbeitet, Instruktionen und Formulare werden von Mannschaften gedruckt, ebenso werden von diesen photographische Aufnahmen unter Leitung von Offizieren hergestellt. In der Regel sind ca. 50 Arbeiter in Thätigkeit. — Die Schule ist mit Zeichnungen, Karten und Modellen der genannten Befestigung reichlich ausgerüstet. — Das Feldgeräthdepot des Eisenbahnbataillons liegt nahe dem Lager von Satory und bildet einen Theil der daselbst gelegenen Depots des 1. Genieregiments.

Dem Eisenbahnbataillon ist sein eigener, von dem der übrigen Bataillone abgesonderter Uebungsplatz überwiesen. Derselbe ist etwa 2 qkm gross und hat sein eigens für das Eisenbahnbataillon bestimmtes Uebungspolygon, das „polygon des matelots". — Auf dem Uebungsplatze ist eine Eisenbahn von 2 km Länge gestreckt, welche an eine der Privateisenbahnen Anschluss hat.

Bis zum Jahre 1879 besass das Bataillon weder Lokomotiven noch Wagen. Ausser dem Gleise mit Weichen und sonstigem Zubehör sind noch auf dem Uebungsplatz sowohl in der Bahnlinie, wie auch ausser Verbindung mit dieser, hölzerne und eiserne Eisenbahnbrücken verschiedener Systeme vorhanden, unter letzteren beispielsweise eine Brücke von mehreren Spannungen, welche, einschliesslich der Unterführungen, nur aus Eisenbahnschienen erbaut war. Für die Uebungsbahn sind

Bahnmeisterwagen zum Materialientransport vorhanden. — Ferner sind auf dem Uebungsplatz noch vorhanden:

1. Verschiedene Bahnhofseinrichtungen und ein Depot von Schanz- und Eisenbahnwerkzeugen.

2. Eine Telegraphenstation, welche das Polygon mit den Kasernen des 1. Genieregiments in Versailles verbindet. Die Telegraphisten auf der Station gehören dem Civilstande an; sie bilden eine bedeutende Zahl von Mannschaften des Bataillons im Telegraphiren aus.

3. Ein massivsteinerner Brückenpfeiler, welcher nach Anweisung der in Versailles beim Ingenieurregiment befindlichen ständigen „Kommission für Ausführung von Versuchen mit Dynamit" erbaut worden ist.

4. Ein kleines Gebäude mit verschiedenen vorzüglich ausgeführten Brückenmodellen.

Von Jahr zu Jahr wird das Uebungsmaterial vervollständigt. — Der Uebungsplatz liegt auf staatlichem Grund und Boden. Für seine Einrichtung wurde eine einmalige Summe von 50 000 Francs ausgeworfen. Zur Vervollständigung derselben und für die praktischen Uebungen des Eisenbahnbataillons werden jährlich 10 bis 12 000 Frcs. bewilligt. Ausserdem werden dem Truppentheil von den Staatsbahnen alte Schienen und sonstige Materialien zu ermässigten Preisen abgegeben.

Von Instruktionsbüchern, welche sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, nennen wir zuerst „mines de campagne" sowie „destruction des voies ferrées", welche auch für die übrigen Genietruppen bestimmt sind. Das Instruktionsbuch: „école des chemins de fer" ist speziell für das Eisenbahnbataillon geschrieben und zerfällt in drei Theile: 1. „voie" — Gleise; 2. „traction et exploitation" — Zugförderung und Betrieb und 3. „destruction de réparation". Die Instruktion ist von den Kompagniekommandanten bearbeitet worden und bei verhältnissmässig nicht grossem Umfange hinreichend vollständig. Auf Einfachheit und Leichtverständlichkeit der Darstellung ist ein besonderes Augenmerk gerichtet.

Die Organisation weist viele Vorzüge auf, es wird einmal der vollkommen militärische Charakter des Truppenelements gewahrt, es ist ferner ein grosser und vollkommen ausreichender Personalbestand für die Kompletirung der Eisenbahnkompagnien vorhanden, und endlich wird ein richtiges System bei der Kompletirung des Eisenbahnbataillons befolgt, indem erstens solche Leute genommen werden, welche schon auf Bahnen gedient haben und nach einem Jahre nach erhaltener militärischer Ausbildung zu denselben zurückkehren, zweitens durch Einstellung solcher Handwerker, deren Branchen für den Eisenbahndienst nothwendig sind und welche nur ihr Handwerk für diesen Dienst gebrauchen lernen. — Ein grosser Nachtheil bleibt jedoch der, dass das Eisenbahnbataillon mit den Sappeuren vereinigt ist. Die Ausbildung der Eisenbahnpioniere im Sappeurdienst wirkt schädlich auf die Ausbildung in ihrer Spezialität, es tritt dies um so mehr in den Vordergrund, als das zu wenig selbständige Eisenbahnbataillon keine eigentliche ordentliche Bahn besitzt. L.

Untergrund- und Hochbahnen.

Wollen Sie mir freundlichst gestatten, auf den in No. 92 Ihrer geschätzten Zeitung enthaltenen Artikel „Untergrund- und Hochbahnen" folgendes zu erwidern:

Der Verfasser desselben, Herr Blum, bemerkt nämlich, dass in meinem Artikel über das gleiche Thema, welchen Sie so gütig waren zu reproduziren, nicht genugsam betont wäre, dass die in London einlaufenden Hauptbahnen in ganz hervorragendem Masse dem Stadtverkehre dienen und andererseits die Untergrundbahn auch den Fernverkehr vermittle. Nun war es mir allerdings mit Rücksicht auf den Umstand, dass politische Blätter, wie die „Neue Freie Presse", für welche der Artikel von vornherein bestimmt war, für solche Fachartikel doch nur beschränkten Raum gewähren können, und mit Rücksicht auf das eigentliche Thema und den Zweck meiner kurzen Abhandlung nicht möglich, diese Fragen so eingehend zu erörtern, wie es Herr Blum gethan hat; ich habe jedoch auf diese Thatsachen ganz entschieden hingewiesen, wie dies aus den Schlussbemerkungen des zweiten Absatzes (No. 83 Seite 1059) und aus dem 4. Absatze (a. gl. O.) hervorgeht. Ich habe in meinem Artikel auch nicht gesagt, dass London „nur Peripherielinien" besässe; ich habe in demselben eben nur die Peripherielinie als die eigentliche „Stadtbahn" Londons besprochen, wie ich ja auch ausdrücklich betone, dass man fast von jedem Punkte der Weltstadt aus eine Reise nach jeder Stadt Englands antreten kann.

Was nun die Schlussbemerkungen des Herrn Blum betrifft, so theile ich seine Bedenken in ästhetischer Hinsicht durchaus nicht; denn dass man die Hochbahnen Londons alles architektonischen Schmuckes bar liess, beweist noch nicht, dass die Ingenieure und Architekten anderer Städte die mitunter gewiss schwierige Aufgabe nicht werden lösen können.

Was aber den Lärm einer Hochbahn anbelangt, so erscheint mir derselbe, ganz abgesehen davon, dass er sich wesentlich mildern lässt, bei weitem nicht so gefährlich für die Gesundheit des einzelnen, wie die von mir geschilderten Zustände in den Tunnels der Untergrundbahn von London; ich habe übrigens nicht versäumt zu bemerken, dass die moderne Technik Mittel genug bieten würde, dieselben ganz bedeutend zu verbessern.

Mit Freude erfüllt es mich, dass Herr Blum am Schlusse seiner Auseinandersetzungen die gleiche Ansicht ausspricht, wie ich in meinem Artikel gethan (Seite 1060 2. Spalte 2. Absatz), dass nämlich lokale Verhältnisse bei der Entscheidung zwischen Untergrund- und Hochbahnen immer eine wichtige Rolle spielen werden; aber ich meine, dass eine grundsätzliche Bevorzugung der Untergrundbahn zu weit bedenklicheren Ergebnissen führen könnte, als eine grundsätzliche Bevorzugung der Hochbahn.

Wien, im Dezember 1885. Alfred Birk.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.

Ende September erschien die Gesammtlänge der Baulinien der Oesterreichischen Eisenbahnen mit 196,5 km ausgewiesen, wovon 79,5 km auf die Staatsbahnen, 117,0 km auf die Privatbahnen entfielen. Seither sind nun bis Ende Oktober folgende Veränderungen eingetreten: Zur Eröffnung gelangten die 15,0 km lange Lokalbahn Asch-Rossbach und die 21,1 km lange Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld; als neue Baulinien wurden in Angriff genommen: die Lokalbahn Studenetz-Grossmeseritsch der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 22,2 km Länge, die Dampftramwaylinie Gaudenzdorf-Hietzing mit 3,3 km und die Lokalbahn Swolenowes-Smecna mit 10,2 km; es betrug somit der Stand der Baulinien der Privatbahnen Ende Oktober 116,6 km, und da in diesem Zeitpunkte der Staatseisenbahnbau die gleiche Ziffer wie im August (79,5 km) aufweist, die Gesammtlänge der Baulinien der Oesterreichischen Eisenbahnen 196,1 km. Einen nennenswerthen Baufortschritt hat zu verzeichnen die Dampftramwaylinie Wien-Stammersdorf, der nahen Vollendung reift entgegen die Lokalbahnlinie Segen-Gottes-Okresko. Die Zahl der bei der Ausführung der Staats- und der Privatbahnen beschäftigten Arbeiter betrug 10 967 Mann gegen 5 407 Mann des Monats August, was eine Vermehrung der Arbeiterzahl um 5 560 Individuen bedeutet.

Betriebseinnahmen im Oktober d. J.

Es wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen in diesem Monate im ganzen 4 707 418 Personen und 6 811 242 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 037 394 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 1 037 fl. — Im gleichen Monat des vorigen Jahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 4 614 520 Personen und 6 762 409 t Güter 23 387 784 fl. oder pro Kilometer 1 101 fl.; daher resultirt für den Monat September 1885 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 5,8 pCt. — Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober 1885 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 202 396 118 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 200 267 948 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die zehnmonatliche Betriebsperiode 1885 21 928 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 20 690 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1885 auf 9 230 fl., gegen 9 679 fl. im Vorjahre, das ist um 449 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1885 auf 11 076 fl. gegen 11 615 fl. pro 1884, das ist um 539 fl. oder in beiden Fällen um 4,6 pCt. ungünstiger. — Die höchste Einnahme pro Kilometer hat die Wiener Verbindungsbahn mit 95 954 fl. erzielt. Ausserdem haben noch drei Bahnen, nämlich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Aussig-Teplitzer und die Dux-Bodenbacher Bahn mehr als 20 000 fl. eingenommen. Ferner eine Einnahme von mehr als 10 000 fl. sechzehn, eine solche von mehr als 5 000 fl. dreiundzwanzig und von mehr als 2 000 fl. einundzwanzig Bahnen. Die restlichen zwölf weisen ein Betriebsergebniss von mehr als 1 000 fl. auf, und zwar das geringste mit 1 092 fl. die Vizinalbahn Puszta Tenyö-Mur-Szt. Marton.

Die Organisation der Staatsbahnen im Galizischen Landtage.

Demselben wurde über die gemäss vorjährigem Beschlusse an die Regierung ergangene Aufforderung wegen einer Galizien berücksichtigenden Durchführung des Staatseisenbahn-Organisationsstatutes, der „N. Fr. P." zufolge, regierungsseitig mitgetheilt, dass auf den Galizischen Linien der Staatseisenbahnen sämmtliche Tarifreglements, Dienstinstruktionen, sowie die für das Publikum bestimmten Verlautbarungen bisher in Deutscher und Polnischer Sprache abgefasst wurden. Bezüglich der Materiallieferungen sei angeordnet worden, dass die Entscheidung über die Anschaffung aller jener Materialien, für welche keine einheitliche Behandlung erforderlich ist, den Betriebsdirektionen zukommen solle, wodurch der Wirkungskreis dieser Direktionen im Gegensatze zu jenen der Privatbahnen, deren Centralleitung sich in Wien befindet, erweitert wurde. Ueberdies sei mit der

Galizischen Landesbank in Lemberg ein Uebereinkommen wegen Uebernahme des auf den Betrieb der Galizischen Staatseisenbahnen Bezug habenden Bank- und Inkassogeschäftes getroffen worden, was zur Folge habe, dass alle Geldsendungen von den Kassen der Galizischen Staatseisenbahnen nicht mehr nach Wien dirigirt zu werden brauchen. In betreff des Personals auf den Galizischen Staatseisenbahnen theilt die Regierung mit, dass sämmtliche Organe des Eisenbahndienstes der Deutschen und Polnischen Sprache in Wort und Schrift mächtig sein müssen. In Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse Galiziens wurde eine Verfügung getroffen, welche sogar über die durch das Organisationsstatut festgestellten Grenzen hinausreicht, indem nämlich gestattet wurde, dass hinsichtlich der Subalternbeamten und Bahnbediensteten von der Forderung der Deutschen Sprachkenntniss so lange Umgang zu nehmen sei, bis das Kontingent befähigter Kandidaten vorhanden sein wird. Die Bahnverwaltung habe die Absicht, eigene Amtsgebäude in Lemberg und Krakau aufführen zu lassen, deren Kosten mit einer halben Million Gulden präliminirt sind. In der Zuschrift der Regierung wird schliesslich eine Reihe von Vergünstigungen aufgezählt, welche Galizien bei Feststellung der Tarife auf Staatseisenbahnen zugestanden wurden.

Die Tarife der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Gerüchte über angeblich geplante Tariferhöhungen bei den Oesterreichischen Staatsbahnen erhalten sich. In Geschäftskreisen will man sogar schon wissen, die Tariferhöhung werde in Form einer Erhöhung der Manipulationsgebühr vorgenommen werden. Diese Gerüchte sind aber total falsch, da die Leitung der Staatsbahnen sonst nach so kurzer Zeit einen Umsturz ihrer Tarifpolitik herbeiführen würde, welcher bei der jetzigen wirthschaftlichen Konjunktur um so bedenklicher wäre.

Die Organisation der Ungarischen Staatsbahnen.

Der Generaldirektor der Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath Tolnay, ist von seinem Posten, den er seit dem Jahre 1872 innehatte, definitiv zurückgetreten. Herr Tolnay fiel infolge der Diskussion, welche sich im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses an die Ueberschreitungen im Budget der Ungarischen Staatsbahnen knüpfte. Es wurde von mehreren Abgeordneten, von welchen auch eine Interpellation im Plenum des Hauses über seine Demission ausging, wiederholt betont, dass Herr Tolnay ein ausgezeichneter Fachmann ist, welcher sehr grosse Verdienste um das Eisenbahnwesen in Ungarn hat, aber er scheiterte, weil der Finanzminister aus finanziellen Rücksichten einen massgebenden Einfluss auf die Gebahrung der Staatsbahnen in Anspruch nahm. Herr Tolnay hat sich gegen eine Zersplitterung seiner Agenden verwahrt, daher kam es, dass er sich der neuen Organisation, welche vom Ministerrathe beschlossen wurde, nicht fügen wollte. Tolnay präzisirte seinen Standpunkt in einem dem Ministerrathe überreichten Memorandum. In demselben führte er aus, dass allen Wünschen des Finanzministers hinsichtlich der Verwohlfeilung der Verwaltung innerhalb des gegenwärtigen Rahmens genügt werden könne, und dass er bereit sei, den Beweis hierfür zu liefern. Doch müsse er sich entschieden dagegen aussprechen, als Fachmann und Patriot sogar dagegen protestiren, dass ein so empfindlicher Körper, wie eine Eisenbahnverwaltung der allergrössten Dimension, nach kaum zwei Jahren abermals dem Experimente einer Reorganisation unterworfen werde, dass namentlich das beabsichtigte System die Beaufsichtigung des Dienstes erschwere, wenn nicht ganz unmöglich mache. Insbesondere aber müsse er im gegenwärtigen kritischen Zeitpunkte, wo möglicherweise die Heeresverwaltung an die höchste Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen werde appelliren müssen, sich mit allem Nachdrucke dagegen aussprechen, dass die Betriebsorganisation experimentell geändert und dadurch im Augenblicke der Gefahr unbrauchbar gemacht werde. Es scheint, dass diese Argumentation ihre Wirkung keineswegs verfehlte, denn darauf deutet der Beschluss des Ministerrathes hin, sich vorläufig jeder Dezentralisation zu enthalten. Die Auftheilung der Centralleitung, wie sie vom Ministerrathe beschlossen wurde, wird demnächst zugleich mit den Personalveränderungen publizirt werden, nachdem die neue Organisation schon mit Neujahr in Wirksamkeit treten soll.

Ungarisches Vizinalbahnnetz.

Im Laufe des Jahres wurden folgende Vizinalbahnstrecken dem öffentlichen Verkehr übergeben, und zwar die Linien: Mezötur-Turkeve, Gran-Nana-Csata, Barcs-Pakracz, Gran-Jasz-Apathi, Puszta-Tenyö-Szt. Marton; die Theilstrecke Grosswardein-Püspökfürdö der Vizinalbahn Grosswardein-Vaskoh. Im Falle günstiger Witterung wird im Laufe dieses Jahres noch die Theilstrecke Grosswardein-Velencze der letztgenannten Vizinalbahn eröffnet werden. Im Bau begriffen sind die Linien: Maros-Ludas-Bisztritz, Maros-Vasarhely-Szasz-Regen, Vinkovce-Brska, die Biharer Bahnen, Zagorianer Bahnen, die Linie Taraczköz-Teresel, welche im Laufe der ersten Hälfte des Jahres 1886 zur Eröffnung kommen. Die Inangriffnahme des Baues mehrerer bereits konzessionirter Vizinalbahnen ist infolge der schon perfekt gewordenen Finanzirung bei Beginn der nächstjährigen Baukampagne gesichert und auch von jenen projektirten Bahnen, welchen vorläufig die Vorkonzessionen zur Ausführung der technischen Vorarbeiten ertheilt wurden, steht für mehrere bereits die Beschaffung des erforderlichen Baukapitals in Aussicht.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat der Budapester Strassenbahngesellschaft die Vorkonzession verliehen zum Bau einer vom Budapester Brückenkopfe ausgehenden, über Albertfalva und Promontor bis Klein-Teteny, eventuell bis Gross-Teteny mit einer Flügellinie bis zum Elisabeth-Salzbad; — ferner einer von Alt-Ofen (Hauptplatz) über Bekas-Megyer, Kalaz und Pomaz bis Szent-Endre führenden Vizinalbahn auf die Dauer eines Jahres; — dem Reichstags-Abgeordneten Vinzenz Tischler zum Bau einer von einem geeigneten Punkte der K. Freistadt Kaschau mit Berührung der Gemeinden Szepsi und Jaszo bis Unter-Meczenseifen führenden Vizinalbahn auf ein Jahr; — schliesslich dem Reichstags-Abgeordneten Aurel Imre zum Bau einer Vizinalbahn von der Stadt Keszthely bis zur Station Keszthely der Südbahngesellschaft auf die Dauer eines halben Jahres.

Die Bahnvorlagen im Steierischen Landtage.

Es wurden die Berichte des Landesausschusses über die Eisenbahnen Rohitsch-Sauerbrunn-Südbahn und Gonobitz-Unterlosche vorgelegt. Bezüglich der ersteren Bahn empfiehlt der Landesausschuss dem Landtage die Uebernahme eines Drittels des Anlagekapitals, bezüglich der letzteren sich bei der Kapitalsbeschaffung mit 80 000 fl., zahlbar in vier gleichen Jahresraten, zu betheiligen.

Bahnprojekte im Dalmatinischen Landtage.

Es wurde von einem Abgeordneten der Antrag auf Herstellung folgender Eisenbahnlinien eingebracht u. z. der Linie Spalato-Sign-Livno-Travnik-Banjaluka-Novi, dann der Linie Spalato-Sign-Imoschi-Ljubuski-Serajewo-Mitrovic-Neusatz. Mit der Linie Sign-Novi wäre die Strecke Knin-Zara, mit der Linie Sign-Neusatz die Strecke Ragusa-Cattaro mit Bahnen zu verbinden.

Expropriationsentscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes.

Anlässlich der Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für enteignete Grundstücke sind dem Expropriaten ohne Rücksicht, ob dieses Verfahren durchgeführt oder wieder eingestellt wurde, die Auslagen für alle jene Schritte, welche sich bei den zur Ermittelung der Entschädigung eingeleiteten Erhebungen behufs Wahrung des Interesses des Expropriaten als nothwendig darstellen, zu ersetzen, demnach auch die Kosten der zweckentsprechenden Rechtsvertheidigung, insbesondere die Kosten der rechtsfreundlichen Vertretung, ferner der dem Expropriaten nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878 zustehenden Einwendungen gegen die Wahl der Sachverständigen und der Verhandlung hierüber. Dagegen kann für Rekurse und Rechtsmittel, welche im Zuge des gerichtlichen Verfahrens keinen Erfolg hatten, ein Kostenersatzanspruch seitens des Expropriaten nicht gestellt werden.

Gemeinsame Direktorenkonferenz.

Der Bericht des Ueberwachungsausschusses des Central-Abrechnungsbüreaus der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen bildete in der letzten Sitzung den Gegenstand einer lebhaften Debatte. Alle Redner stimmten darin überein, dass die Schwierigkeiten, auf welche man bei der Verrechnung und Auftheilung der Frachtgebühren stösst, durch die bis ins Masslose gehende Bildung von Tarifverbänden geschaffen seien und dass Abhilfe dringend geboten sei. Die Konferenz setzte ein Komitee ein, welches mit der Aufgabe betraut wurde, die Frage eingehend zu prüfen und bestimmte Anträge zur Beseitigung der herrschenden Uebelstände zu stellen. Hierauf folgte der Bericht des Verkehrskomitees über den (bereits mitgetheilten) Ministerialerlass, betreffend die elektrische Beleuchtung der Bahnhöfe, wonach noch Verhandlungen unter den Bahnverwaltungen stattfinden sollen. Ueber den Bericht desselben Komitees, betreffend die Feststellung der Sommer-Fahrordnung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, wurde beschlossen, in den internationalen Routen keinerlei Veränderungen eintreten zu lassen, jedoch auf einzelnen Bahnlinien mit Rücksicht auf die grössere Frequenz während der Sommerperiode einen regeren Zugverkehr einzuführen.

Dienst- und Ruhezeit beim exekutiven Dienste.

Dieselbe wurde mit je 24 Stunden seitens der K. Ferdinands-Nordbahn in der Erwägung bestimmt, dass für die mit dem exekutiven Dienste betrauten Beamten und Diener diese bisherige Zeit von 16 Stunden Dienst und 8 Stunden Ruhezeit besonders für jene verheiratheten Individuen des untergeordneten Personalstandes sehr misslich ist, welche verschiedener Ursachen wegen gezwungen sind, weit von dem Stationsplatze zu wohnen, da dieselben mit dem Hin- und Rückwege zum Bahnhofe viel Zeit

verlieren, während auch die daselbst wohnenden Bediensteten durch die bisherige Zeiteintheilung mit Rücksicht auf die Uebernahme und Uebergabe des Dienstes sowie auf den Zugverkehr die Ruhezeit nicht voll geniessen können.

Die Kouponseinlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der am 2. Januar 1886 fällige, mit „II. Semester 1885“ bezeichnete Koupon der Aktien der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird vom 2. des nächsten Monats an bei der Hauptkasse der Unternehmung und bei dem Wiener Giro- und Kassenverein (I. Rockhgasse No. 4) wie folgt eingelöst und zwar:
von einer ganzen Aktie pro 1 000 fl. C. M. Z. mit 26 fl. 25 kr. Oe.W.,
„ „ halben „ „ 500 „ C. M. Z. mit 13 „ 12½ „ „
„ „ fünftel „ „ 200 „ C. M. Z. mit 5 „ 25 „ „

Da die Unternehmung die Einkommensteuer direkt berichtigt, so findet von den Aktienkoupons kein Abzug statt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Auf Ersuchen des souverainen Malteser-Ritterordens hat sich die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bereit erklärt, im Bedarfsfalle einen Sanitätszug aus Nordbahnwagen zu Transporten von Verwundeten in Serbien zur Verfügung zu stellen.

Ab 1. Januar 1886 gelangen Jahres-Permanenzkarten, gültig für sämmtliche Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 400 fl. Oe. W. für die I. Klasse, 300 fl. Oe. W. für die II. Klasse und 200 fl. Oe. W. für die III. Klasse, desgleichen Permanenzkarten für einen halbjährigen Zeitraum, welche jedoch nur für die Zeit vom 1. Januar bis ultimo Juni, dann vom 1. Juli bis ultimo Dezember des betreffenden Jahres verausgabt werden, zur Einführung. Ab gleichem Datum werden Jahres- und halbjährige Permanenzkarten für Theilstrecken verabfolgt.

Die Bestellung dieser Karten hat bei der Direktion in Wien unter Beischluss der Photographie (in Visitkartenformat) derjenigen Person, für welche die Karte auszufertigen ist, zu erfolgen.

Unzulässigkeit der Verwendung von Ergänzungs-Stempelmarken auf Frachtbriefen mit eingedrucktem Stempelzeichen.

Diese Unzulässigkeit wurde von den Oesterreichischen Ministerien der Finanzen und des Handels auch für den Fall ausgesprochen, in welchen mit Rücksicht auf die bis zu 38 km betragende Entfernung des ursprünglichen Bestimmungsortes durch die Verwendung eines Frachtbriefes mit eingedrucktem Stempel von einem Kreuzer der Gebührenpflicht entsprochen wurde und in denen sich durch die über Disposition des Aufgebers erfolgte Dirigirung der Sendung auf eine weitere über 38 km betragende Entfernung die Unzulänglichkeit des eingedruckten Stempels herausstellt. In solchen Fällen der Weiterdirigirung ist daher stets ein neuer Frachtbrief auszufertigen.

Ein permanentes Handelsmuseum in Budapest.

Der um die Landesausstellung hochverdiente Staatssekretär Dr. von Matlekovics im Handelsministerium hat einen Aufruf an die betreffenden Korporationen, einschliesslich der Bahnverwaltungen, zur Errichtung eines solchen Handelsmuseums erlassen. Dasselbe bezweckt, das Publikum einerseits mit allen jenen Handelsartikeln bekannt zu machen, in welchen die Ungarische Produktion und Industrie exportfähig ist, andererseits alle jene Artikel vorzuführen, die im Auslande, namentlich im Oriente, ihren Markt finden, schliesslich dahin zu wirken, dass die interessirten Kreise über den in- und ausländischen Bedarf (zeitweilige Verfrachtung, Konkursofferten, Tarifermässigungen) jederzeit orientirt und rechtzeitig informirt seien.

Börsenbericht, Koursnotiz und Südbahn.

Anfangs der Vorwoche waren die Umsätze äusserst beschränkt. Später trat jedoch ein kräftiger Aufschwung ein auf Berliner Gerüchte, dass der Waffenstillstand zwischen Serbien und Bulgarien bereits vereinbart sei. Infolge dessen avanzirten Elbethal (163.50), nachdem in Berlin ein Haussekonsortium für dieses Effekt existiren soll; auch eine Erhöhung der Nordbahn (2322), der Nordwest (169.50) und der Lemberg-Czernowitzer (227) trat ein; dasselbe war mit Kaschau-Oderberger (149) der Fall, obzwar sie einen Kouponsstempelprozess beim Wiener Handelsgerichte verloren hat, weil wegen Erhöhung ihrer Staatsgarantie zur Refundirung schwebender Schulden und wegen Konvertirung ihrer Prioritäten günstige Unterhandlungen mit der Regierung obschweben sollen. Der stürmischen Hausse wurde über die Nachricht von dem Tode des Amerikanischen Eisenbahnkönigs Vanderbilt und von dem angeblichen Unwohlsein des Deutschen Kaisers ein kleiner Dämpfer aufgesetzt. Beachtenswerth war die Steigerung der Carl-Ludwigbahn (228), der Oesterreichischen Staatsbahn (278.50) und der Pardubitzer Bahn (161), überhaupt aller garantirten Bahnen, weil das nach Investitionen forschende Kapital diese sicheren Anlagen bevorzugte.

Die letzten Wochenausweise der Südbahn (135.50) haben nicht jene Verkehrsentwickelung gebracht, die man erwartet hatte. Dieser Umstand erklärt sich nicht so sehr aus der Abnahme der Transporte, sondern aus der Stauung, die in der Abfertigung derselben, sowohl in der Richtung nach Fiume als nach Triest, zu wiederholten Malen eingetreten ist. Die letzten 4 Wochen dürften, von abnormen Zwischenfällen abgesehen, einen lebhafteren Verkehr bringen, da die bevorstehende Italienische Zollerhöhung auf Zucker und Spiritus bis zu deren Eintritt Massentransporte dieses Artikels nach Italien voraussehen lässt, und ist anzunehmen, dass das gesammte Bruttoplus der Einnahmen des laufenden Jahres hinter einer halben Million Gulden nicht weit zurückbleiben dürfte.

Es wäre allerdings irrig, von diesem Plus auf die Gestaltung der Dividende einen Schluss zu ziehen, denn es darf nicht übersehen werden, dass die Gesellschaft für das laufende Jahr mit einem wesentlich höheren Koursverlust zu rechnen haben wird und dass die Betriebsausgaben im grossen Ganzen jenen des Vorjahres gleichkommen. Dass in der Bauthätigkeit der Südbahn nunmehr ein wesentlich verlangsamtes Tempo eintreten werde, liegt auf der Hand. Der Umbau und die Erweiterung der Stationen auf der Lokalstrecke sind so gut als beendigt, von grossen Projekten, welche die Südbahn interessiren könnten, besteht nur ein einziges, jenes der Herstellung der Tauernbahn, und selbst dieses dürfte vor mehreren Jahren kaum greifbare Formen annehmen; und was den Bau neuer Lokalbahnen betrifft, so dürfte die Südbahn ebenfalls geneigt sein, bezügliche Projekte, wenn sie sich als lebensfähig erweisen — und solche Projekte gibt es ja namentlich in Steiermark eine ziemliche Anzahl — zu fördern, die Interessenten in der Realisirung solcher Lokallinien zu unterstützen, keineswegs aber sich um die Konzessionirung neuer Lokalbahnen zu bewerben, ein Entschluss, der auch bei einem niedrigen Goldagio begreiflich und zu billigen ist.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellte, am 14. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 15,170 km lange Strecke Bojanowo-Guhrau als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen. Zu dem genannten Verzeichniss ist der IV. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 7061 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Muster einer neuen Vereinskarte (abgesandt am 14. und 15. d. Mts.).

No. 7074 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 7076 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 2. und 3. d. Mts. in Dresden abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 15. d. Mts. — nächste Konferenz in Bozen am 26. März 1886 —).

No. 7079 vom 13. d. Mts an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem VI. Nachtrage zum Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 7128 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 17. d. Mts.).

Der Nordostsee-Kanal.

Der Begründung des schon mitgetheilten Gesetzentwurfs über den Bau des Nordostsee-Kanals entnehmen wir folgendes:

Die Lage der beiden Deutschen Kriegshäfen an der Ostsee und an der Nordsee, die Möglichkeit, dass durch eine feindliche Streitmacht die Ostsee an den Dänischen Inseln gesperrt und dadurch ein Zusammenwirken der an den genannten Meeren stationirten Theile der Kaiserlichen Flotte gehindert werde, lassen nach Erfüllung der nächsten Aufgaben für die Kriegsmarine die endliche Verwirklichung des seit Jahrzehnten verfolgten Nordostsee-Kanalprojekts als ein unabweisliches Bedürfniss erscheinen. Die Rücksicht auf die Flotte erfordert, dass die Ausführung in Dimensionen, welche den Grössenverhältnissen der Deutschen Kriegsschiffe entsprechen, bewirkt werde, und daher rechtfertigt sich die Uebernahme derselben durch das Reich, welches infolge dessen Bauherr und Eigenthümer des Kanals wird. Besondere Interessen Preussens begründen indessen andererseits einen Anspruch des Reichs auf eine angemessene Vorausleistung seitens dieses grössten, an beiden Meeren belegenen Bundesstaates.

Die Einrichtung des Kanals für die im Vordergrund stehenden Zwecke der Kriegsmarine, die Beschaffung der deshalb

nöthigen Befestigungen, Schleusenwerke etc. machen das Projekt zu einem wesentlich kostspieligeren, als wenn dasselbe ausschliesslich den Interessen des Handels zu dienen bestimmt wäre. Diese Mehrkosten können indessen nicht von der Verantwortlichkeit entbinden, welche mit Recht der Reichsverwaltung und den gesetzgebenden Faktoren im Reich würde zugeschoben werden, wenn in einem künftigen Kriege Deutschlands der Mangel des Kanals sich fühlbar machen sollte.

Neben der Sorge für die Kriegsflotte handelt es sich um die Befriedigung ausserordentlich wichtiger wirthschaftlicher Interessen, welche sich seit langen Jahren an das Projekt knüpfen. Dieselben stehen gleichfalls mit der geographischen Lage der Schleswig-Holstein-Jütischen Halbinsel insofern in Beziehung, als die mit erheblicher Gefahr verbundene Fahrt um das Kap Skagen bedeutende Opfer an Zeit und Geld erfordert. Die Opfer in finanzieller Hinsicht sind bei der Verfrachtung gewisser Produkte (Kohlen) aus den Deutschen Nordseehäfen nach der Ostsee gegenwärtig so hoch, dass sie eine erfolgreiche Konkurrenz gegenüber der Lieferung aus Nordenglischen und Schottischen Häfen ausschliessen. Durch den projektirten Kanal wird der Seeweg zwischen der Ostsee und der Nordsee von allen südlich der geographischen Breite von Hull belegenen Häfen nach einem in der Mitte zwischen der zu Rügen gehörigen Halbinsel Wittow und Torp an der Südschwedischen Küste belegenen Punkte der Ostsee und umgekehrt gegenüber der Umfahrung von Skagen um eine Entfernung abgekürzt, welche nach genauen Messungen zu mindestens 237 Seemeilen anzunehmen ist. Für die Häfen der Nordsee wird der aus der Benutzung des Kanals entspringende Vortheil um so erheblicher, je südlicher dieselben gelegen sind. Die erheblichste Abkürzung des Seewegs tritt jedoch für die Häfen der Deutschen Nordseeküste ein, für welche dieselbe fast das Doppelte des Gewinnes von der Themse aus beträgt. Es wird daher von der gesammten, zur Zeit auf die Fahrt um Skagen angewiesenen Schiffsbewegung die Deutsche den grössten Vortheil aus der Kanalanlage ziehen. Die Ersparung an Zeit bei Benutzung des Kanals beträgt für Segelschiffe mindestens 3 Tage und für Frachtdampfschiffe rund 22 Stunden, wobei für letztere eine mittlere Geschwindigkeit von 8,25 Knoten in See und von 5,3 Knoten im Kanal angenommen und für das Passiren desselben einschliesslich allen Aufenthalts bei der Ein- und Ausfahrt ein Zeitraum von im ganzen 13 Stunden gerechnet worden ist. Diese Zeitersparung, welche für Segelschiffe im Durchschnitt als noch grösser anzunehmen ist, wenn man erwägt, dass Segelschiffe im Sund infolge widriger Winde sehr häufig längere Zeit still liegen müssen, hat für den Handelsverkehr eine Reihe erheblicher Vortheile finanzieller Art mit Bezug auf Mannschaftsheuer, Lootsen- und Nothhafengelder, Höhe der Assekuranzprämien, Zinsgewinn durch schnellere Lieferung der Schiffsgüter etc. im Gefolge. Es ist sonach anzunehmen, dass der grössere Theil derjenigen Schiffe den Weg durch den Kanal benutzen wird, für welche sich hierbei eine wesentliche Ersparung an Zeit und damit an Geld bietet. Dass diese Ersparung nicht durch die für die Kanalbenutzung vom Reich zu erhebende Abgabe wieder aufgewogen werde, wird bei der Feststellung des Tarifs sorgfältig zu berücksichtigen sein. Zur Zeit passiren den Sund jährlich durchschnittlich 35 000 Schiffe. Nach Ermittelungen des statistischen Amts beläuft sich der Schiffsverkehr der Deutschen, Russischen, Finnischen und Schwedischen Ostseehäfen und des Dänischen Hafens von Kopenhagen mit Häfen ausserhalb der Ostsee ausschliesslich der für die Frage der Abkürzung des Seewegs durch den Kanal nicht in Betracht kommenden Dänischen und Schwedischen Häfen am Kattegat und Skagerack, der Dänischen Nordseehäfen, der Norwegischen Häfen, der Russischen Hafenplätze am Weissen Meere und am Eismeere, sowie der Englischen und Schottischen Häfen nördlich von Sunderland, nach dem Durchschnitt der 5 Jahre von 1877 bis 1881 auf jährlich rund 24 000 Dampf- und Segelschiffe mit rund 8 300 000 Registertons Raum gehalt. Nimmt man an, dass auch nach der Fertigstellung des Kanals noch eine grössere Anzahl von Schiffen, welchen es nicht besonders auf Zeitersparniss ankommt, oder welche besonders günstige Wind- und Wetterverhältnisse antreffen, die Fahrt um Skagen wählen wird, so dürfte man doch nicht fehlgreifen, wenn man die Zahl derjenigen Schiffe, welche den Kanal benutzen werden, auf etwa 18 000 mit etwa 5 500 000 Registertons Raumgehalt schätzt.

Die Fahrt um das Kap Skagen gehört anerkanntermassen noch heute zu den aussergewöhnlich gefährlichen Seereisen. Es würde daher nicht blos einen Gewinn in materieller Hinsicht, sondern auch vom humanitären Standpunkt aus bedeuten, wenn diese Gefahren durch die Kanalfahrt vermieden werden könnten. Nach amtlichen Angaben sind in den Jahren 1877 bis 1881 auf der Fahrt zwischen Ost- und Nordsee um das Kap in den Meeren, welche bei derselben berührt werden müssen, an der Jütischen und Schleswig-Holsteinischen Westküste bis zur Elbmündung allein 92 Deutsche Schiffe mit rund 20 000 Registertons Raumgehalt und einem nach den bekannt gewordenen Versicherungsbeträgen abzuschätzenden Gesammtwerth (der Schiffe ohne Ladung) von 3 bis 4 Millionen Mark total verloren gegangen. Die Zahl der in Betracht kommenden Schiffe wird aber noch vermehrt durch diejenigen, welche auf der Fahrt zwischen der Nord- und Ostsee verloren gegangen sind, ohne dass man den Ort des Untergangs kennt, oder bei denen die Thatsache des Verlustes nicht bekannt wurde, weil sie verschollen sind. Diese letzteren sind, wie nicht anders anzunehmen, ebenfalls gänzlich verloren. Ihre Zahl betrug in den Jahren 1877 bis 1881 38, während die Gesammtzahl der Deutschen Schiffe, welche auf der Nord-Ostseefahrt verunglückten, ohne dass der Ort des Untergangs feststeht, in dem gleichen Zeitraum sich auf 69 bezifferte. Nach früheren Berechnungen verunglückten bei der Fahrt um das Kap Skagen an Schiffen aller Nationen jährlich durchschnittlich rund 200.

Es ist in Aussicht genommen worden, bei dem Kanalbau die zu diesem Zweck bereits im Jahre 1865 vom Geheimen Oberbaurath Lentze im amtlichen Auftrage bewirkten Feststellungen und das neuerdings auf Veranlassung des Kaufmanns Dahlström in Hamburg ausgearbeitete Projekt, welches im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten einer eingehenden Revision unterzogen worden ist, zu Grunde zu legen. Die Ausführung würde dem mit den nöthigen technischen Kräften ausgestatteten Staate Preussen übertragen werden. Gemäss dem Projekt von Dahlström würde der westliche Ein- und Ausfahrtspunkt für den Kanal etwa 3 km oberhalb Brunsbüttel an der Elbmündung gelegt werden, während die Einmündung in die Kieler Bucht bei Holtenau stattfinden soll. Die Wahl der Kieler Bucht als Einmündungsort beruht auf der Bedeutung Kiels als Kriegshafen. Die Führung des Kanals würde von Westen aus durch die Kudensee- und Gieselauniederung nach Wittenbergen an der Eider erfolgen. Unter Verfolgung der Linie des Eiderstromes über Rendsburg würde der Kanal sich von diesem bei Steinrade abzweigen, um dann die Linie des jetzt bestehenden Eiderkanals unter Abänderung der Krümmungen bis Holtenau einzuhalten.

Der Gesammtkostenanschlag schliesst mit 156 000 000 *M.* ab. An jährlichen Unterhaltungskosten sind, einschliesslich einer Erneuerungsrente von 100 000 *M.* für die der Abnutzung unterliegenden Bautheile, 1 900 000 *M.* veranschlagt. Die Mittel zur Deckung der vom Reich zu tragenden Kosten sollen durch eine Anleihe beschafft werden, deren Verwaltung und Behandlung in den herkömmlichen Formen erfolgen wird.

Für die tarifmässig von den Schiffen für Rechnung des Reichs zu erhebende Abgabe ist auf Grund angestellter Berechnungen der durchschnittliche Satz von 75 *₰* pro Registerton, vorbehaltlich einer Spezialisirung in Aussicht genommen worden. Dieser Satz dürfte nach den gutachtlichen Aeusserungen der nautischen Vereine den Schiffsverkehr etc. durch den Kanal nicht derartig belasten, dass dadurch die aus der Benutzung des Kanals sich ergebenden Vortheile aufgewogen würden. Gegen Entrichtung der Abgabe sollen den Schiffen auch alle Einrichtungen bei dem Kanal, wie Lootsengestellung, Schlepper für Segelschiffe, Beleuchtung der Fahrzeuge für die Nachtzeit etc. gewährt werden.

Der Kanal soll einerseits den Anforderungen der Kriegsflotte genügen, andererseits dem zu erwartenden Handelsverkehr eine schnelle und sichere Durchfahrt ermöglichen. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist für den normalen Querschnitt des Kanals eine Breite von 60 m im Wasserspiegel, 26 m in der Sohle und eine Tiefe von 8,5 m projektirt. Der wasserhaltende Querschnitt wird demnach 3 651,5 qm gleich dem sechsfachen desjenigen der grössten für die Fahrt zu erwartenden Handelsdampfer von 6 m Tiefgang, 12 m Breite und etwa 61,2 qm eingetauchtem Querschnitt betragen. In der Unterkante der Kiellinie dieser grössten Handelsschiffe der Ostsee wird der Kanal eine Breite von 36 m haben, welche für das Begegnen zweier Fahrzeuge dieser Abmessung bei entsprechender Vorsicht ausreicht. Die Tiefe von 8,5 m genügt den grössten Fahrzeugen der Deutschen Kriegsflotte in deren gegenwärtigem Bestande. An den Einmündungen westlich und östlich sind grössere Schleusenwerke erforderlich. Auch sind Befestigungen zum Schutz des Kanals anzulegen.

Bei Bemessung der von Preussen à fonds perdu zu entrichtenden Präzipualquote kommt zunächst in Betracht, dass dieser Staat durch den Bau des grösseren Kanals von der Nothwendigkeit befreit wird, den vor 100 Jahren angelegten, den Ansprüchen der Gegenwart durchaus nicht mehr genügenden Eiderkanal in einen dem Schiffsverkehr einigermassen entsprechenden Zustand zu versetzen. Die Kosten dieser Arbeiten sind auf 35 bis 40 000 000 *M.* berechnet. Sodann sind die erheblichen Vortheile in Anschlag zu bringen, welche die Preussische Provinz Schleswig-Holstein infolge der durch den Kanal herbeizuführenden Entwässerung grosser, gegenwärtig unter mangelhaftem Wasserabfluss leidender Länderstriche, hauptsächlich im Kreise Rendsburg, in landwirthschaftlicher Beziehung erlangen wird.

Niederländische Tramways.

Die Betriebsergebnisse pro 1884.

1. Niederländische Tramwaygesellschaft.
a) Veenwouden - Dokkum, eröffnet 5/10. 80; b) Dokkum-Bergumerdam, eröffnet 19/9. 81; c) Sneek - Bolsward, eröffnet 11/1. 82; d) Bolsward-Harlingen, eröffnet 8/8. 82; e) Joure-Heerenveen, eröffnet 26/3. 82; f) Heerenveen-Gorredyk, eröffnet 23/8. 82; g) Gorredyk - Drochten, eröffnet 18/8. 84. Betriebslänge: 81 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferde- und Dampfbetrieb. Betriebsmaterial: 15 Lokomotiven, 24 Personen- und 31 Lastwagen. Verkehr: 433 034 Personen und 5 119,500 t Güter; ausserdem 280 Wagenladungen, 13 722 Kolli Expressgüter und 3 295 Stück Vieh. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 126 884 fl., aus dem Güterverkehr 14 567 fl., überhaupt 160 696 fl. = 6,08 fl. pro Tagkilometer.

2. Erste Groninger Tramwaygesellschaft.
a) Wildervank-Zuidbroek, eröffnet 18/8. 80; b) Stadskanaal-Wildervank, eröffnet 26/5. 81. Betriebslänge: 25 km eingleisig und 1,6 km zweigleisig. Spurweite 1,41 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 36 Pferde, 13 Personen- und 4 Lastwagen. Verkehr: 221 003 Personen und 1,034 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 53 111 fl., aus dem Gütervehr 2 500 fl., überhaupt 55 671 fl. = 6,08 fl. pro Tagkilometer.

3. Société anonyme des Tramways de Groningue.
Stadtbahnen. Betriebslänge: 4,9 km eingleisig. Eröffnet 12/7. resp. 15/8. 80. Spurweite 1,41 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 14 Pferde und 8 Personenwagen. Verkehr: 213 683 Personen und 614 Kollis Güter. Einnahmen: 20 866 fl. = 17,87 fl. pro Tagkilometer.

4. Dampftramway-Gesellschaft „Oldambt".
Winschoten-Finsterwolde-Scheemda, eröffnet 17/9. 82. Betriebslänge: 24 km eingleisig. Spurweite 1,065 m. Betriebsmaterial: 6 Lokomotiven, 9 Personen- und 23 Lastwagen. Verkehr: 138 122 Personen und 8,576 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 21 409 fl., aus dem Güterverkehr 6 003 fl., überhaupt 29 158 fl. = 3,63 fl. pro Tagkilometer.

5. Arnhemer Tramwaygesellschaft.
a) Arnhem - Velp, eröffnet 3/5. 80; b) Arnhemer Ringbahn, eröffnet 28/5. 80. Betriebslänge: 8,845 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. 16 Personenwagen. Verkehr: 765 441 Personen. Einnahmen: 75 701 fl. = 23,38 fl. pro Tagkilometer.

6. Geldersche Dampftramway-Gesellschaft.
a) Dieren - Doesborgh - Doetinchem, eröffnet 27/6. 81; b) Doetinchem-Terborg, eröffnet 28/8. 82. Betriebslänge: 24 km eingleisig. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial: 7 Lokomotiven, 8 Personen- und 47 Lastwagen. Verkehr: 255 700 Personen und 33 400 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 51 115 fl., aus dem Güterverkehr 33 452 fl., überhaupt 90 765 fl. = 10,36 fl. pro Tagkilometer.

7. Dampftramway Ede-Wageningen.
Eröffnet 1/2. 82. Betriebslänge: 7,27 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 4 Lokomotiven, 7 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 102 216 Personen und 3,237 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 21 546 fl., aus dem Güterverkehr 5 364 fl., überhaupt 26 910 fl. = 9,19 fl. pro Tagkilometer.

8. Dampftramway Lichtenvoorde-Groenlo.
Eröffnet 29/5. 83. Betriebslänge: 4 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Die Betriebsmittel werden von der Holländischen Eisenbahngesellschaft besorgt. Verkehr: 25 184 Personen und 1 608,005 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 3 132 fl., aus dem Güterverkehr 4 114 fl., überhaupt 7 246 fl. = 4,95 fl. pro Tagkilometer.

9. Stichtsche Tramwaygesellschaft.
Utrecht-Zeist-Driebergen. (Die Strecke Zeist-Driebergen seit 1. Mai 1884 von der Ost-Dampftramway-Gesellschaft gepachtet.) Betriebslänge: 13,3 km eingleisig. Spurweite: Utrecht-Zeist 1,435 m, Zeist-Driebergen 1,067 m. Betriebsmaterial: 42 Pferde und 13 Personenwagen. Verkehr: 321 917 Personen und 38,910 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 70 571 fl., aus dem Güterverkehr 589 fl., überhaupt 72 721 fl. = 15,52 fl. pro Tagkilometer.

10. Ost-Dampftramway-Gesellschaft.
a) Zeist-Driebergen, eröffnet 15/6. 82 (seit 1. Mai 1884 an die Stichtsche Tramwaygesellschaft verpachtet); b) Driebergen-Doorn, eröffnet 1/10. 83; c) Doorn-Amerongen, eröffnet 24/22. 83; d) Amerongen-Elst, eröffnet 9/11. 84; e) Arnhem-Oosterbeek, eröffnet 31/5. 84. Betrieblänge: 23 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 7 Lokomotiven, 10 Personen- und 10 Lastwagen. Verkehr: 240 531 Personen und 479,332 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 51 436 fl., aus dem Güterverkehr 1 448 fl., überhaupt 52 884 fl. = 6,28 fl. pro Tagkilometer.

11. Amsterdamer Omnibusgesellschaft.
Stadtbahnen. Betriebslänge: 8,296 km eingleisig und 15,841 Kilometer zweigleisig. Spurweite 1,42 m. Betriebsmaterial: 574 Pferde und 178 Personenwagen. Verkehr: 10 606 609 Personen. Einnahmen 1 226 174 fl. = 158,89 fl. pro Tagkilometer.

12. Dampftramway Amsterdam-Sloterdyk.
Eröffnet 22/8. 82. Betriebslänge: 2,5 km. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 2 Lokomotiven, 2 Personen- und 1 Lastwagen. Verkehr: 94 896 Personen und 13,115 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 10 834 fl., aus dem Güterverkehr 153 fl., überhaupt 10 987 fl. = 12,01 fl. pro Tagkilometer.

13. Gooische Dampftramway-Gesellschaft.
a) Amsterdam-Muiden, eröffnet 18/5. 81, 22/7. 81 und 20/8. 81; b) Naarden-Laren und Huizen-Hilversum, eröffnet 15/4. 82. Betriebslänge: 37,4 km eingleisig und 0,7 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 16 Lokomotiven, 41 Personen und 24 Lastwagen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 109 391 fl., aus dem Güterverkehr 13 693 fl., überhaupt 123 084 fl. = 9,15 fl. pro Tagkilometer.

14. Haarlemer Tramwaygesellschaft.
Stadtbahnen. Betriebslänge: 1,742 km eingleisig und 0,563 Kilometer zweigleisig. Spurweite 1,415 m. Betriebsmaterial: 44 Pferde und 10 Personenwagen. Verkehr: 482 401 Personen. Einnahmen: 43 896 fl. = 5,22 fl. pro Tagkilometer.

15. Dampftramway Beverwyk-Wyk aan Zee.
Eröffnet 25/5. 82. Betriebslänge: 4,86 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 3 Lokomotiven, 4 Personen- und 11 Lastwagen. Verkehr: 35 372 Personen, 43,477 t und 962 Wagenladungen Güter. Einnahmen: 4 784 fl. aus dem Personenverkehr, 2 329 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 7 113 fl. = 4 fl. pro Tagkilometer.

16. Dampftramway Bussum-Huizen.
Eröffnet 8/11. 83. Betriebslänge 6,3 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 2 Lokomotiven, 2 Personen- und 2 Lastwagen. Verkehr: 38 226 Personen, 1 918,257 t und 469 Wagenladungen Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 5 001 fl., aus dem Güterverkehr 3 883 fl., überhaupt 8 884 fl. = 3,85 fl. pro Tagkilometer.

17. Tramwaygesellschaft Zandvoort.
Eröffnet 4/7. 84. Diese Linie ist nur während der Badesaison eröffnet und wurde der Betrieb deshalb am 1. Oktober eingestellt. Betriebslänge: 1,23 km. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial: 4 Pferde und 1 Personenwagen. Verkehr: 28 998 Personen. Einnahmen: 2 808 fl. = 25,65 fl. pro Tagkilometer.

18. Rotterdamer Tramwaygesellschaft.
a) Stadtbahnen; b) Rotterdam - Kralingen; c) Rotterdam-Delfshaven - Schiedam, eröffnet 21/1. resp. 5/5. 82. Pferde- und Dampfbetrieb. Betriebslänge: 12,930 km eingleisig und 5,430 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 8 Lokomotiven, 206 Pferde, 80 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 4 766 093 Personen und 450 000 t Güter. Einnahmen: 398 019 fl. aus dem Personenverkehr, 1 800 fl. aus dem Güterverkehr, überhaupt 399 819 fl. = 59,50 fl. pro Tagkilometer.

19. Schielandsche Tramwaygesellschaft.
Rotterdam-Hillegersberg, eröffnet 19/12. 82. Betriebslänge: 4,433 km eingleisig und 0,270 km zweigleisig. Spurweite 1 m. Pferdebetrieb. 6 Personenwagen. Verkehr: 154 522 Personen. Einnahmen: 25 196 fl. = 16,52 fl. pro Tagkilometer.

20. Haagsche Tramwaygesellschaft.
a) Haag - Delft; b) Haag - Scheveningen; c) Stadtbahnen. Betriebslänge: 30,038 km eingleisig und 6,8 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 74 Personen- und 2 Lastwagen. Einnahmen: 360 614 fl. = 27,44 fl. pro Tagkilometer.

21. Niederländische Rheinbahngesellschaft.
Haag - Scheveningen. Betriebslänge: 4,75 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 12 Lokomotiven, 18 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 586 219 Personen und 949 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 71 697 fl., aus dem Güterverkehr 1 662 fl., überhaupt 73 359 fl. = 40,08 fl. pro Tagkilometer.

22. Westlandsche Dampftramway-Gesellschaft.
a) Haag - Loosduinen, eröffnet 24/6. 82; b) Loosduinen-Naaldwyk, eröffnet 1/5. 83; c) Poeldyk - 's Gravesande, eröffnet 14/8. 83. Betriebslänge: 19,316 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 7 Lokomotiven, 12 Personen- und 6 Lastwagen. Verkehr: 308 476 Personen und 811 206 t Güter. Einnahmen:

aus dem Personenverkehr 54 931 fl., aus dem Güterverkehr 2 273 fl., überhaupt 57 204 fl. = 8,09 fl. pro Tagkilometer.

23. Nord-Süd-Holländische Dampftramway-Gesellschaft.
Haarlem-Oegstgeest-Leiden, eröffnet 1/7. 81. Betriebslänge: 28 km. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 9 Lokomotiven, 20 Personen- und 8 Lastwagen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 57 743 fl., aus dem Güterverkehr 4 043 fl., überhaupt 61 786 fl. = 6,04 fl. pro Tagkilometer.

24. Ysel-Dampftramway-Gesellschaft.
a) Leiden-Voorschoten, eröffnet 7/12. 82; b) Voorschoten-Wassenaar, eröffnet 1/6. 83; c) Wassenaar-Veur, eröffnet 10/8. 83; d) Veur-Voorburg, eröffnet 15/6. und 16/7. 84; e) Gouda-Oudewater, eröffnet 26/12. 83; f) Rotterdam-Overschie, eröffnet 7/8. 84; g) Utrecht-Vreeswyk, eröffnet 12/12. 83. Betriebslänge: 50,2 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 17 Lokomotiven, 23 Personen- und 12 Lastwagen. Verkehr: 508 483 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 65 892 fl., aus dem Güterverkehr 2 649 fl., überhaupt 68 541 fl.

25. Leidensche Tramwaygesellschaft.
Stadtbahn. Betriebslänge: 2,1 km. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. 6 Personenwagen. Verkehr: 244 873 Personen. Einnahmen: 22 535 fl. = 10,73 fl. pro Tagkilometer.

26. Rynlandsche Dampftramway-Gesellschaft.
Leiden-Oegstgeest-Katwyk, eröffnet 4/6. 81. Betriebslänge: 9 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 5 Lokomotiven, 10 Personen- und 9 Lastwagen. Verkehr: 258 666 Personen, 788 856 t und 45 Wagenladungen Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 45 928 fl., aus dem Güterverkehr 2 825 fl., überhaupt 48 753 fl. = 15,37 fl. pro Tagkilometer.

27. Dampftramway-Gesellschaft „Gouda“.
Gouda-Bodegraven, eröffnet 18/5. 82. Betriebslänge: 8,870 km eingleisig und 0,207 km zweigleisig. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial: 3 Lokomotiven, 5 Personen- und 5 Lastwagen. Verkehr: 73 240 Personen. Einnahmen: 16 158 fl. aus dem Personenverkehr, 866 fl. aus dem Güterverkehr, überhaupt 17 024 fl. = 5,17 fl. pro Tagkilometer.

28. Dortrechtsche Tramwaygesellschaft.
Stadtbahn. Betriebslänge: 1,8 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 6 Pferde und 3 Personenwagen. Verkehr: 87 365 Personen und 1 409 Kolli Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 8 538 fl., aus dem Güterverkehr 141 fl., überhaupt 8 679 fl.

29. Société anonyme des chemins de fer économiques Néerlandais.
Middelburg-Vlissingen. Betriebslänge: 7,674 km eingleisig und 0,547 km zweigleisig, eröffnet 1/8. 81. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 3 Lokomotiven, 4 Personen- und 2 Lastwagen. Verkehr: 159 714 Personen. Einnahmen: 22 779 fl. = 8,30 fl. pro Tagkilometer.

30. Dampftramway-Gesellschaft Herzogenbusch-Helmond.
a) Herzogenbusch-Veghel, eröffnet 19/2. 83; b) Veghel-Gemert, eröffnet 1/6. 83; c) Gemert-Helmond, eröffnet 1/7. 83. Betriebslänge: 53 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Dampf- und Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 10 Lokomotiven, 5 Pferde, 32 Personen- und 34 Lastwagen. Verkehr: 503 838 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 65 943 fl., aus dem Güterverkehr 16 726 fl., überhaupt 82 669 fl. = 4,27 fl. pro Tagkilometer.

31. Nordbrabantische Dampftramway-Gesellschaft.
a) Tilburg-Waalwyk, mit Zweigbahn über Kaatsheuvel nach Capelle, eröffnet 15/7. resp. 1/10. 81; b) Tilburg-Heuvel-Koningshoeven, eröffnet 1/10. 82. Betriebslänge: 27 km eingleisig und 1,2 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 5 Lokomotiven, 9 Personen- und 13 Lastwagen. Verkehr: 136 693 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 29 959 fl, aus dem Güterverkehr 13 551 fl., überhaupt 45 510 fl. = 4,62 fl. pro Tagkilometer.

32. Süd-Dampftramway-Gesellschaft.
a) Breda-Oosterhout, eröffnet 28/9. 80; b) Oosterhout-Geertruidenberg, eröffnet 1/7. 81; c) Oosterhout-Dongen, eröffnet 26/9. 81. Betriebslänge: 25 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 6 Lokomotiven, 16 Personen- und 15 Lastwagen. Verkehr: 210 248 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 50 816 fl. und aus dem Güterverkehr 15 260 fl., überhaupt 66 076 fl. = 7,22 fl. pro Tagkilometer.

33. Dampftramway Bergen op Zoom-Tholen.
Eröffnet 15/9. 82. Betriebslänge: 7,5 km eingleisig und 0,5 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 2 Lokomotiven, 5 Personen- und 6 Lastwagen. Verkehr: 67 143 Personen und 1 073 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 12 731 fl., aus dem Güterverkehr 2 949 fl., überhaupt 15 680 fl., = 5,37 fl. pro Tagkilometer.

34. Aachen-Mastrichter Gesellschaft.
Kerkrade-Simpelveld. Betriebslänge: 8 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 1 Lokomotive und 8 Lastwagen. Verkehr: 28 755 t Güter. Einnahmen 12 487 fl. = 5,32 fl. pro Tagkilometer.

Sämmtliche Tramways.
Betriebslänge: 572 504 km eingleisig und 38 435 km zweigleisig. Betriebsmaterial: 152 Lokomotiven, 673 Personen- und 284 Lastwagen. Beförderte Personen 22 068 906. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 3 207 195 fl., aus dem Güterverkehr 166 269 fl., überhaupt 3 404 284 fl.

Amerikanische Korrespondenz.

Canadian Pacificbahn.

Die Gleise dieser Bahn sind, wie schon gemeldet, bereits im Oktober cr. durchgeführt worden bis zur Verbindung mit der Pacificabtheilung, aber der letzte Nagel wurde formell erst am 8. November eingeschlagen. Diese Förmlichkeit wurde an diesem Tage Morgens 9 Uhr vorgenommen in der Nähe von Farwell, B. C., durch den Hon. Donald Smith aus Montreal im Beisein des Generalmanager Van Horne und anderer Oberbeamten der Bahn, sowie mehrerer eingeladenen Gäste. Nachher setzten sämmtliche Theilnehmer ihre Reise zur Pacificküste fort; ihr Extrazug war der erste bis dahin durchgeführte.

Northern Pacificbahn.

Die Vorbereitungen zu ausgedehnten Verbesserungen der lokalen Einrichtungen in Duluth sind nun beendet. Es wird beabsichtigt, an Stelle des jetzigen dortigen Docks und Waarenmagazins ein neues Dock von 1 000′ Länge und 183′ Weite zu erbauen und auf demselben definitive, ausgedehnte Waarenhäuser für gewöhnliche und für verpfändete Güter zu errichten. Die Gleise werden derartig gelegt, dass Güter aus den Waggons entweder in die Schiffe oder in die Magazine mit Leichtigkeit übergeladen werden können.

Duluth ist auf dem besten Wege, für den Weizenverkehr der leitende Platz zu werden. Denn im Monat September cr. ging daselbst mehr Weizen ein als bei den anderen Frühjahrs-Weizenmärkten zusammen, nämlich (in Bushels):

in Chicago	Milwaukee	Chicago und Milwaukee zusammen	Duluth
3 617 997	1 518 307	5 134 304	5 292 577

Hierbei kommt indess in Betracht, dass Duluth nur eine kurze Saison hat. Die bedeutenden Eingänge beginnen dort nicht vor September und hören in der Regel mit Beendigung der Schifffahrt auf.

Binnen kurzem wird auch eine, seit längerer Zeit im Bau befindliche Bahnstrecke am westlichen Ende der Kaskadenabtheilung vollendet und von den Regierungsbeamten abgenommen werden. Diese Abtheilung erstreckt sich von South Prairie, Washington-Territorium, ostwärts auf 82 km Länge von Tacoma nach dem Fusse des Kaskadengebirges.

Die Landverkäufe der Gesellschaft vom 1. Juli bis 1. November beliefen sich auf 166 478 Acres mit einem Ertrag von 656 631 D. Hierin sind jedoch nicht begriffen die bedeutenden Verkäufe in Minnesota, welche noch nicht gebucht sind.

Wegen verschiedener beabsichtigten neuen Seitenlinien sind die Vorbereitungen im Gange.

Manhattan-Eisenbahngesellschaft.

Diese Gesellschaft besitzt und betreibt die Hochbahnen in Newyork einschliesslich der Linien auf der 2., 3., 6. und 9. Avenue, im ganzen 51,5 km. Nach dem Jahresberichte war das Betriebsergebniss für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 1884—1885 wie folgt:

	Beförderte Passagiere	Prozente des Ganzen
2. Avenue	13 834 750	13,4
3. „	48 399 496	46,8
6. „	30 704 078	29,7
9. „	10 416 405	10,1
zusammen	103 354 729	100

gegen 1883/84 von 96 302 720 eine Zunahme von 6,8 pCt.

Die Durchschnittseinnahme betrug 6,8 Cts. (= 28,22 ₰).

Als Fahrpreis werden erhoben in den „Kommissionstunden“ (5.30 — 8.30 Morgens und 4.30 — 7.30 Abends) sowie an Sonntagen 5 Cts. (= 21 ₰), zu anderen Zeiten 10 Cts. Die Durchschnittszahl ergibt, dass zu dem 5 Cts.-Satze beinahe ²/₃ der sämmtlichen Passagiere befördert sind.

		Zunahme gegen das Vorjahr
Die Einnahmen des vergangenen Jahres waren	7 000 567 D.	= 4,1 pCt.
Die Ausgaben	3 967 984 „	= 2,1 „
Nettoertrag	3 032 583 D.	= 6,7 pCt.
Bruttoertrag pro Mile	218 768 „	= 4,1 „
Nettoertrag pro Mile	94 768 „	= 6,7 „

Prozente der Ausgaben von den Einnahmen 56,6 = 1,1 pCt. Abnahme.

Güter transportirt die Bahn nicht.

Nach Abzug der Zinsen sind 6 pCt. Dividende für die Aktionäre verblieben.

Die Herabsetzung des Fahrpreises an Sonntagen auf 5 Cts. brachte für das Vorjahr einen Einnahmeausfall von mehr als 100 000 D.

Durchschnittlich wurden pro Tag transportirt 283 164; die grösste Zahl an einem Tage war 400 076 und diese Transporte wurden ohne den geringsten Unfall und ohne alle besondere Vorsichtsmassregeln der Verwaltung bewirkt. Man glaubt, dass mit den gegenwärtigen Einrichtungen bis zu 500 000 Personen pro Tag fortgeschafft werden können.

Seit der Eröffnung der Bahnen hat von den in die Wagen eingestiegenen Personen nur eine ihr Leben darauf verloren und auch nur durch eigene Sorglosigkeit. Dieses Faktum hat nicht seines Gleichen in der Eisenbahnwelt.

Konkurrenz zwischen Amerika und Indien.

Die Indischen Weizenbauer werden bei ihrer Konkurrenz in Versorgung des Europäischen Marktes gegenwärtig durch sehr niedrige Oceanfrachten unterstützt, welche in einem Satze von 16 Cts. pro Bushel ab Calcutta per Dampf, und 12 Cts. von Bombay entsprechen und sogar noch um ⅓ niedriger gewesen sind. Die Entfernung ist mehr als zweimal so gross von Bombay (via Suezkanal) als von Newyork; die gegenwärtigen Frachtsätze sind etwa viermal so hoch; aber früher war die Differenz zu Gunsten Newyorks viel bedeutender. Seit ungefähr 1½ Jahren haben die Bahnen aus den inneren Indischen Weizendistrikten Frachtsätze nach den Seeplätzen für Weizen aufgestellt, welche etwa 32 Cts. pro 100 Pfd. von Chicago nach Newyork gleichkommen; in Indien sind die Zuführungsstrecken bedeutend kürzer, wie in Amerika von den Westländern nach Chicago; aber in ersterem Lande fehlen vielfach die Eisenbahnen überhaupt noch und die Landwege sind sehr schlecht bestellt, so dass die Kosten des Transports vom Felde bis zur See muthmasslich in der Regel höher sind, als in Amerika per Bahn von Kansas oder Dakota. Die jetzige Bahnfracht von St. Paul nach Newyork beträgt 35 Cts. pro 100 Pfd.; per See und Kanal ist sie viel niedriger — von Duluth nach Newyork etwa 19 Cts. gerade jetzt kurz vor Schluss der Schifffahrt, wogegen während des früheren Theiles der Saison sie nicht über 13 Cts. betrug. Demnach haben die Amerikanischen Produzenten noch einen enormen Vorzug vor den Hindus in den Kosten des Transports ihres Weizens nach dem Europäischen Markt und letztere können nur konkurriren durch Annahme von Preisen, zu welchen niemand in Amerika Weizen zu bauen im Stande ist.

Es ist hervorzuheben, dass eine Herabsetzung der Transportkosten aus Indien nach Europa, welche jetzt im Verhältniss zur Entfernung noch viel höher als in Amerika sind, geeignet wäre, den ganzen Weizenhandel an Indien zu übertragen; aber es ist zu berücksichtigen, dass Indien nicht ein neues, dünn bevölkertes Land mit einem ausgedehnten, auf Kultivirung wartenden Areal ist, sondern ein altes, dicht bevölkertes Land, in welchem die Einwohner sich stets um die Mittel der Subsistenz scharf bedrängen, so dass die bedeutendsten Exporte nur auf 0,2 Bushel pro Kopf gekommen sind, während die Amerikanische Ausfuhr gewöhnlich über 2, zuweilen sogar bis 3 Bushel pro Kopf zu betragen pflegt. Eine geringfügige Aenderung in der Bevölkerung oder der Industrie oder den Lebensgewohnheiten Indiens könnte leicht verursachen, dass dort die gesammte Produktion für den eigenen Bedarf erfordert würde. Eine zweijährige Bevölkerungszunahme, gleich der in Amerika, würde mehr Getreide für Indien nöthig machen, als dessen Exporte jemals betragen haben.

(„Railr. Gaz.“) H.

Präjudizien.

v. O. Enteignung. **Berechnung der Entschädigungssumme bei solcher von Theilstücken. Kausalzusammenhang zwischen der Enteignung und dem ersetzt verlangten Schaden.***) — Aus den Entscheidungsgründen: „Dem Kläger ist ein Theil eines zusammenhängenden Besitzthums enteignet worden, welches derselbe von seinem Hofe aus bewirthschaftet. Er macht nun geltend, dass ihm infolge dieser Enteignung und der auf dem enteigneten Theilstücke angelegten Eisenbahn die Bewirthschaftung des verbliebenen Grundstücks dadurch erheblich erschwert worden sei, dass ihm auf der einen Seite die Benutzung eines Fussweges, des sogenannten Milchsteiges und auf der anderen Seite der Zugang zu einem öffentlichen Wege, dem sogenannten alten Triftwege, entzogen und er, Kläger, hierdurch zu Umwegen genöthigt sei. Da die grössere oder geringere Beschwerlichkeit der Bewirthschaftung eines Grundstücks ganz von selbst auf dessen Werth von Einfluss ist, so kann der Kläger, wenn seine Behauptung richtig ist, den § 8 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 für sich anrufen, demgemäss bei theilweiser Enteignung die dem Expropriaten zu gewährende Entschädigung auch den Minderwerth umfasst, welcher für den ihm verbliebenen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht. Der Berufungsrichter ist jedoch der Ansicht, dass die erwähnte Gesetzesvorschrift nicht zutreffen könne, weil der klägerischerseits geltend gemachte Schaden nicht durch die Abtretung als solche, sondern durch die auf dem abgetretenen Grundstück errichtete Eisenbahnanlage entstanden sei. Diese Ansicht ist rechtsirrthümlich. Wenn die theilweise Enteignung eines Grundstücks zum Zweck eines Unternehmens erfolgt, welches die Bewirthschaftung des Restgrundstücks beschwerlicher und kostspieliger macht, so ist der für den Enteigneten hierdurch entstehende Schade als eine Folge der Enteignung selbst anzusehen, durch welche dem bisherigen Eigenthümer des Theilgrundstücks das Recht entzogen wird, die seinem übrigen Besitzthum nachtheilige Anlage zu verhindern. Der Enteignete ist solchenfalls im vollen Masse nur dann entschädigt, wenn ihm sein Interesse daran ersetzt wird, dass er durch die Enteignung gezwungen ist, einen Theil seines Grundstücks zur Ausführung des schädigenden Unternehmens abzutreten. — Eine andere Erwägung, aus welcher der Berufungsrichter dem Kläger jeden Entschädigungsanspruch absprechen zu müssen vermeint, besteht darin, dass dem Kläger durch die nicht bloss seine, sondern in weiterer Ausdehnung auch andere Gründstücke berührende Eisenbahnanlage der Verkehr mit seinem Restgrundstücke erschwert worden sei. Sein Schade sei daher nicht die Folge der Enteignung; es veranschauliche sich dies dadurch, dass die gleichen Nachtheile auch von solchen Besitzern empfunden werden, welche auf beiden Seiten der Bahn Grundstücke besitzen, von denen ihnen nichts enteignet sei, und dass auch Kläger unter Umständen, z. B. wenn der entlang dem klägerischen Grundstück hinführende alte Triftweg zum Bahnkörper benutzt worden wäre, ebenso von den fraglichen Nachtheilen betroffen sein würde, auch wenn ihm nichts enteignet worden wäre. Auch diese Erwägungen des Berufungsrichters sind rechtsirrthümlich. — Die Thatsache, dass dem Kläger ein Theilgrundstück enteignet wurde und seine Behauptung, dass ihm in unmittelbarer Folge hiervon ein Schade durch erschwerte Bewirthschaftung, mithin durch Werthsverminderung seines Restgrundstücks erwachsen sei, sind an und für sich geeignet, seinen Entschädigungsanspruch zu substantiiren. Beseitigt kann aber dieser Anspruch nicht dadurch werden, dass die Nachbarn des Klägers, welche ähnlichen Schaden durch die Bahnanlage erleiden, einen gleichen Anspruch zu erheben berechtigt sind. Dies aus dem einfachen Grunde nicht, weil den betreffenden Nachbarn nichts enteignet wurde, weil ihnen gegenüber kein Enteignungsfall vorliegt, weil also diese unter anderen thatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen stehen als der Kläger, dessen Anspruch in den obligatorischen Beziehungen wurzelt, welche durch die Enteignung zwischen ihm und der Exproprlantin herbeigeführt sind. Auch der vom Berufungsrichter als möglich hingestellte Umstand, dass der Kläger den gleichen Schaden gehabt hätte, wenn ihm nichts enteignet und die Bahnanlage unmittelbar an der Grenze seines ungetheilten Grundstücks entlang geführt worden wäre, vermag die sofortige Abweisung der Klage nicht zu rechtfertigen. Von dieser fingirten Möglichkeit kann der Anspruch eines Expropriaten nicht abhängig sein, welcher auf Grund der durch das wirklich ausgeführte Bauunternehmen geschaffenen Verhältnisse erhoben ist und nach Massgabe dieser Verhältnisse begründet erscheint. Allerdings greift auch bei Enteignungsansprüchen, wie bei allen Arten von Schadensersatzforderungen der Grundsatz Platz, dass ein ursachlicher Zusammenhang zwischen dem ersetzt verlangten

*) Erst jetzt bekannt geworden. (D. Red.)

Schaden und der zum Schadenersatze verpflichtenden Thatsache bestehen muss, daher der Anspruch wegfällt, falls erwiesenermassen der Schaden auch dann eingetreten sein würde, wenn die zum Ersatze verpflichtende Handlung nicht vorgenommen worden wäre. Die blosse Möglichkeit dagegen, dass der Schaden auch ohnedies eingetreten wäre, ist nicht geeignet, die im übrigen begründete Ersatzpflicht auszuschliessen. Solange daher im vorliegenden Falle nicht als eine bewiesene Thatsache feststand, dass, falls dem Kläger nicht enteignet worden wäre, der Bahnkörper entlang der Grenze seines ungetheilten Besitzthums geführt, und dass dem Kläger durch eine solche Anlage der gleiche Nachtheil zugeführt worden wäre, welchen er jetzt geltend macht, war der Berufungsrichter nicht berechtigt, den klägerischen Enteignungsanspruch, so wie geschehen, zurückzuweisen." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. Juni 1884. Rep. III 72/84. Entscheid. Bd. XIII S. 244 ff.) Uebrigens ist ebenso erkannt vom I. Civilsenat wider d. Preuss. Fiskus unterm 31. März 1883 und vom III. Civilsenat wider den Preuss. Eisenb.-Fiskus unterm 23. Januar 1885.

Litteratur.

Die Deutschen Zoll- und Steuerstellen. Neuestes alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher Zoll- und Steuerstellen des Deutschen Zollgebiets (einschliesslich Luxemburgs) mit Angabe der denselben hinsichtlich der Zölle, Reichssteuern und Uebergangsabgaben beigelegten Abfertigungsbefugnisse. Aufgestellt auf Grund amtlichen Materials nach dem Stande vom 1. Juni 1885 von H. Franke, Geheimer expedirender Sekretär im Reichsschatzamte, Berlin, Wilhelmplatz No. 1. Selbstverlag. Preis 3, 50 ℳ einschliesslich der Zusendungskosten.

Die bisher im Buchhandel erschienenen Aemterverzeichnisse, welche, entsprechend den amtlichen Angaben, lediglich die wichtigeren Zoll- und Steuerstellen des Deutschen Zollgebiets enthielten, sind theils durch die Gesetzgebung der neueren Zeit überholt und daher veraltet, theils leiden dieselben, was in der grossen Schwierigkeit der Beschaffung des erforderlichen Materials auf privatem Wege seine Erklärung findet, an Unvollständigkeit und Ungenauigkeit. Es fehlte daher ein dem neusten Stande entsprechendes zuverlässiges Aemterverzeichniss, welches sämmtliche Zoll- und Steuerstellen umfasst.

Der Verfasser hat alsbald nach dem Erscheinen des amtlichen, in zwei getrennten Theilen herausgegebenen Verzeichnisses sämmtlicher Deutschen Zoll- und Steuerstellen auf Grund dieses neusten Materials das vorliegende, den Inhalt der beiden amtlichen Theile genau wiedergebende und darüber hinaus mit dem Stande vom 1. Juni 1885 abschliessende Verzeichniss aufgestellt und in demselben, dem praktischen Bedürfniss entsprechend, die Aemter in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

Dies alphabetische Aemterverzeichniss vereinigt sonach sämmtliche im Deutschen Zollgebiet mit der Erhebung und Verwaltung der Zölle, Reichssteuern und Uebergangsgaben betrauten Amtsstellen nebst ihren Abfertigungsbefugnissen übersichtlich geordnet in einem Bande.

Entsprechend dem Inhalt der beiden neuesten amtlichen Verzeichnisse enthält dasselbe neben den bezüglichen allgemeinen Bestimmungen: Die Aemter mit Zollniederlage sowie diejenigen Plätze, an denen gemischte Privattransitlager für Holz bezw. Getreide zulässig sind; ferner die Befugnisse der Aemter zur Ausfertigung und Erledigung von Zoll- und Salzbegleitscheinen, Tabak-Versendungsscheinen und Uebergangsscheinen über Bier, Branntwein, Wein etc., die Befugnisse hinsichtlich des Ein-, Aus- und Durchgangsverkehrs auf Eisenbahnen, zur unbeschränkten Eingangsabfertigung von Rohzucker, Baumwollen- und Leinengarn etc., sowie zur Ausgangsabfertigung von Bier, Branntwein, Tabak, Zucker etc. mit dem Anspruch auf Steuervergütung. Es ergibt ausserdem die Aemter mit Befugnissen hinsichtlich der Reichsstempelabgaben, der Eingangsabfertigung von nicht zur Kategorie der Rebe gehörenden Pflänzlingen etc., sowie endlich hinsichtlich der Erhebung von Uebergangsabgaben.

Dies Verzeichniss wird voraussichtlich den Wünschen aller Interessenten, insbesondere denen der Herren Zoll- und Steuerbeamten, der in- und ausländischen Eisenbahnen, der Post, der Schifffahrtsgesellschaften, Spediteure, Gewerbtreibenden und Kaufleute entsprechen, zumal der Anschaffungspreis verhältnissmässig niedrig bemessen ist. Der Werth des Werkes wird noch durch den Umstand erhöht, dass der Verfasser beabsichtigt, dasselbe durch je nach Bedürfniss erscheinende Nachträge, welche gegen Erstattung der Herstellungs- und Versendungskosten abgegeben werden sollen, auf dem Laufenden zu erhalten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Berichtigung. Elbeumschlags-Verkehr. Der in der Vereinszeitung No. 90 vom 18. November cr. Seite 1158 (2418) für Oele, fette, von Dresden-Elbkai nach Wien etc. publizirte Frachtsatz hat statt 2,35 ℳ richtig 2,33 ℳ zu heissen.

Wien, am 16. Dezember 1885. (2626)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

II. Güterverkehr.

Vom 1. Januar 1886 ab treten im **Südostpreussischen Verbande** für Nutz- und Brennholz-Sendungen bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen den Stationen Skandau, Gerdauen und Kl. Knie des Bezirks Bromberg einerseits und Bartenstein, Station der Ostpreussischen Südbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 16. Dezember 1885. (2627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc.** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Bezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinische) nach Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn etc. tritt am 1. n. Mts. der 4. Nachtrag in Kraft, enthaltend neben einer Bestimmung wegen Aufnahme der Station Vechta der Oldenburgischen Staatsbahn in den direkten Verkehr, Aenderungen und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses sowie der Tariftabellen.

Soweit durch die anderweiten Sätze für den Verkehr mit der Zeche Anna, Emscher Schacht, Neuessen (Schacht Fritz und Heinrich) und Neu-Köln Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze hervorgerufen werden, kommen letztere noch bis zum 1. Februar 1886 in Anwendung.

Näheres ist auf den Verbandstationen, von welchen auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. (2628 B&W)

Oldenburg, 1885 Dezember 15..
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die im Heft 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband mit vorläufiger Gültigkeit bis 31. Dezember d. Js. bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Roheisen etc. von Peine nach Teplitz und Teplitz-Waldthor bleiben über diesen Zeitpunkt hinaus bis auf weiteres in Kraft.

Magdeburg, den 15. Dezember 1885. (2629)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Transport von Steinkohlen und Steinkohle, gemahlene, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III genannt, zwischen Mannheim und Maxau einerseits und gewissen Südbadischen Stationen andererseits treten am 1. Januar 1886 ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen das Tarifbüreau sowie die Stationen Mannheim und Maxau.

Karlsruhe, den 15. Dezember 1885. (2630)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird der im Staatsbahnverkehr **Berein-Breslau** bestehende Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerzen, Kiesabbränden, Schweissofen-, Puddelofen- und Konverterschlacken nach den Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers auf die Versandstation Modlau ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Breslau, den 15. Dezember 1885. (2631)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. gelangen für **Holzzeugmasse, Holzstoff und Holzzellstoff** (Cellulose) in Sendungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezw. bei Frachtzahlung hierfür von Hirschberg, Schmiedeberg i. R., Penzig, Lauban, Friedeberg a/Queis und Oberleschen nach Sosnowice transito Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 16. Dezember 1885. (2632)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande** treten vom 15. Dezember d. J. ab für den Verkehr zwischen Elsterwerda und Frankfurt a/M. H. L. B. und Ostbhf., Höchst a/M. und Wiesbaden H. L. B., sowie zwischen Gera, Zeitz, Dresden Alt- und Neustadt, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz, Zittau und Mainz (Centralbahnhof) und zwischen Weipert und Schwetzingen (Bad. St. B.) ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 15. Dezember 1885. (2633)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Soweit die Witterungsverhältnisse den Umschlag auf den Wasserumschlagstellen zu Pöpelwitz und am Oderthorbahnhof hierselbst gestatten, wird solcher noch bis zum 19. d. M. vorgenommen. Von letztgedachtem Tage ab wird derselbe für sämmtliche Güter geschlossen. Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird s. Z. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, den 15. Dezember 1885. (2634)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Breslau treten, nachdem die Haltestelle **Radzionkau** und **Summin** für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet sind, folgende östliche Schnittsätze für Eil- und Stückgut in Kraft:

1. auf Seite 222 für Radzionkau
   Eilgut: 18,14 ℳ, Stückgut: 8,43 ℳ;
2. auf Seite 224 für Summin
   Eilgut: 17,94 ℳ, Stückgut: 8,33 ℳ.

Breslau, den 14. Dezember 1885. (2635)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit tritt zwischen Leipzig B. A. und Bromberg die Tarifentfernung von 505 km in Kraft.

Erfurt, den 13. Dezember 1885. (2636)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Nachtrage III vom 16. September dieses Jahres zu Heft No. 2 des Theils III des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes mit Oesterreich-Ungarn (Ausnahmetarif für Getreide etc.) sind in den Kurstabellen auf Seite 3, 4 und 5 folgende Beträge zu streichen:

Bei Györ (Raab) in Gruppe II bezw. III 2,6
„ Uj - Szöny (Neu - Szöny) in Gruppe II bezw. III 2,8
„ Kisber in Gruppe III . . . 2,8
„ Nagy - Igmand in Gruppe III 2,8
„ Szombatholy (Steinamanger) in Gruppe III 2,6
„ den Stationen der Ungarischen Westbahn sämmtliche in Gruppe III eingestellten Beträge.

München, 9. Dezember 1885. (2637)
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. Januar 1886 tritt zu den nachbarlichen Personen- und Gepäcktarifen

mit der Parchim-Ludwigsluster und Mecklenburgischen Südbahn vom 20. Januar 1885

und

mit der Wittenberge - Perleberger und Prignitzbahn vom 6. Juli 1885

der Nachtrag III bezw. der Nachtrag I in Kraft.

Durch diese Nachträge gelangen neben Abänderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands anderweite Tarifsätze für Retourbillets zur Einführung.

Von dem genannten Tage ab kommen im Verkehr zwischen Hamburg und Perleberg auch Retourbillets zur Verausgabung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 11. Dezember 1885. (2638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verband Thüringischer Bahnen. Mit dem 1. Januar 1886 tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck im Verbande Thüringischer Bahnen der Nachtrag XVIII in Kraft, enthaltend neue bezw. im Instruktionswege bereits eingeführte Tarifsätze.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 15. Dezember 1885. (2639)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der Bekanntmachung des Herzogl. Staatsministeriums vom 30. Oktober 1874, die Emission von 300 000 ℳ Prioritäts - Obligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betr., machen wir hierdurch bekannt, dass am Montage,

den 4. Januar 1886, Morgens 11 Uhr

die Ausloosung der Obligationen qu., welche behufs Tilgung von 1 pCt. des Emissionsbetrages zur Zurückzahlung gelangen müssen, in der Restauration auf hiesigem Bahnhofe vorgenommen werden soll.

Den Obligations-Inhabern ist gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen.

Braunschweig, 7. Dezember 1885. (2640)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

In Gemässheit der Bestimmung des § 4 der Bekanntmachung des Herzoglich Braunschweigisch-Lüneburgischen Staatsministeriums vom 27. März 1881, die Emission von 3 400 000 ℳ Prioritätsobligationen II. Emission der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft betr., wird die Ausloosung der Obligationen, welche behuf Tilgung der Prioritätsanleihe jährlich mit 1/2 pCt. derselben und den durch die eingelösten Obligationen ersparten Zinsen zur Rückzahlung kommen, zum ersten Male am 2. Januar 1886 und sodann am 2. Januar jeden Jahres Morgens 11 Uhr im Direktionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe stattfinden. (2641)

Den Obligationsinhabern ist gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen.

Braunschweig, den 14. Dezember 1885.
Königliche Direktion der Braunschweig. Eisenbahn.

V. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Auf Grund der im Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preussischen Staatsanzeiger, der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und dem Anzeiger zum Centralblatt der Bauverwaltung vom 23. September 1885 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll die Anfertigung und Lieferung von:

I. 8 Stück dreiachsigen Personenwagen I/II. Kl.,
II. 5 Stück dreiachsigen Personenwagen III. Kl.,
III. 1 Stück Personenzug-Gepäckwagen,
IV. 42 Stück Normalachsen mit Speichenrädern

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst in den Geschäftsstunden zur Einsicht aus und können von demselben Büreau gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ für I—III, von 1 ℳ für IV bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wagen und bezw. Angebot auf Lieferung von Satzachsen" versehen portofrei zu dem auf den 7. Januar 1886, Vormittags 12 bezw. 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Altona, den 14. Dezember 1885. (2642)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Für den Bau der Unterführung des II. Hufenweges soll die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für 12 Gleise, bestehend in rund

145 800 kg Walz- und Schmiedeeisen,
3 800 „ Gusseisen,
18 700 „ verzinktes Tonnen- und Wellblech nebst zugehörigen Klempnerarbeiten

öffentlich verdungen werden. Angebote sind versiegelt bis zum Verdingungstermine am

Dienstag, den 5. Januar 1886,
Vormittags 11 Uhr,

im Baubüreau für den Bahnhofsumbau einzureichen, woselbst Bedingungen, Verdingungsanschlag und Zeichnungen ein-

gesehen und gegen Zahlung von 3,50 *M.* entnommen werden können.
Die Ertheilung des Zuschlags erfolgt bis zum 15. Januar 1886.
Bremen, den 16. Dezember 1885. (2643)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Gesucht wird ein Ingenieur, welcher auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, und speziell bei der Einrichtung und dem Betriebe von Schmalspurbahnen Erfahrungen aufzuweisen hat, und fähig ist, schmalspurige Fabrikbahnen selbständig vorzuarbeiten, auszuführen und deren Betrieb einzurichten. Gefl. Offerten sub **J. B. 7925** an **Rudolf Mosse, Berlin SW.**

Hochfeine
Weichselpfeifen,
1 Meter lang, weit gebohrt, Dutz. 24 *M.*, extrafein, elegant 30 *M.*, Briloner 12 *M.*, Probe ½ Dutz. wird abgegeben. Nichtconv. zurückgenommen. Ill. Preisl. fr.
M. Schreiber, Hoflieferant, Düsseldorf.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Joseph Vögele,
Mannheim.
Gegründet 1842.
Fabricirt als Specialität:
Weichen, Herzstücke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren, Signalstellungen
für Haupt- und Secundärbahnen
Blauel's Patentweiche
ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.
Feste und tragbare Geleise
mit dem Zweck angepassten Transportwagen für Fabriken, Forst- und Landwirthschaft.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen u. Apparate.
Ausführung elektrischer Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- u. Glühlicht durch ein und dieselbe Maschine.
Fahrbare Beleuchtungseinrichtungen.
Elektrische Lokomotiv-Beleuchtung.
Elektrische Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektrische Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.
Ueber 1700 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3800 Bogenlampen System Piette-Křižik und ca. 35000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Referenzen erster Firmen stehen zu Diensten.
Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.
Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

= 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. =
41 golden und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
construiren und empfehlen
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 3000 im Betriebe.
Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit *Speisewasser-Vorwärmer.*
15000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Fahnen, Flaggen, Banner
liefert die
Fahnen-Manufactur Franz Reinecke, Hannover.

Güterwagen jeder Construction,
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
verkauft und **vermiethet** zu äusserst günstigen Conditionen die
Cie. Auxiliaire belge de chemins de fer (société anonyme)
24 rue des XII apôtres in Brüssel.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 2. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 100. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogene Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Dezember 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1885.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 30. Dezember cr.

Neuer Vertrag der Trunkbahnen.

I.

In früheren Mittheilungen über die Konkurrenzverhältnisse der grossen Amerikanischen westöstlichen Durchgangs- (Trunk-) Bahnen haben wir wiederholt der Anstrengungen gedacht, welche im Laufe der letzten Monate gemacht worden sind, eine neue Basis für die gleichmässige Behandlung der Preisfestsetzung im Durchgangs-Güter- und Personenverkehr zu gewinnen und dem einseitigen und für alle Theile verderblichen Herunterdrücken der Preise und Begünstigungen einzelner ein Ziel zu setzen.

Der Erfolg dieser Bestrebungen ist die am 6. November erfolgte Unterzeichnung eines neuen Verbandsvertrags sowie eines Abkommens über eine veränderte Organisation. Diese Dokumente, mag man auch über die längere Dauer ihrer Aufrechterhaltung nach den bisherigen Erfahrungen stark in Zweifel sein, bilden doch eine so bedeutende Etappe in dem Entwickelungsgange der Amerikanischen Eisenbahnverhältnisse, dass wir recht zu handeln glauben, dieselben in vollständigem Text wiederzugeben, zumal bei späteren Ereignissen schwerlich vielfach auf dieselben Bezug genommen werden wird.

Der Hauptvertrag ist geschlossen zwischen
der Grand Trunk Eisenbahngesellschaft von Canada,
" Newyork Central und Hudson River Eisenbahngesellschaft,
" Newyork, West Shore und Buffalo Eisenbahngesellschaft,
" Delaware, Lackawanna und Western Eisenbahngesellschaft,
" Newyork, Lake Erie und Western Eisenbahngesellschaft,
" Pennsylvania Eisenbahngesellschaft und
" Baltimore und Ohio Eisenbahngesellschaft.

(Die nachfolgend als „westliche Anschlussstationen" bezeichneten Plätze sind: Toronto, Suspension Bridge, Niagara Falls, Tonawanda, Black Rock, Buffalo, East Buffalo, Buffalo Junction, Dunkirk, Salamanca, Erie, Pittsburg, Bellaire, Wheeling, Parkersburg.)

Dieser Vertrag lautet:

In Erwägung, dass die bisherige Erfahrung hinlänglich bewiesen hat, dass gemeinsames Handeln bezüglich des Aufstellens gleichmässiger Transportpreise und Festhaltens daran für das Publikum zur Vermeidung der schweren Nachtheile ungerechter Bevorzugung und ungewisser Raten ebenso nothwendig ist wie für die Interessen der Bahnen, schliessen die obenbezeichneten Theile folgenden Vertrag behufs Herstellung gemeinsamer Tarife über den Konkurrenz-Personen-, Güter- und Viehverkehr ihrer Bahnstrecken und Veröffentlichung und genauer Innehaltung derselben.

Art. I. Alle zur Ausführung des Zwecks dieses Vertrags nothwendigen Massregeln sollen gemeinsam von allen, oder von den ausschliesslich interessirten Theilen getroffen und etwaige hierauf bezügliche Streitfragen durch Schiedsspruch entschieden werden, da es der erste Grundsatz dieses Vertrags ist, dass kein Kontrahent in Angelegenheiten, welche die Interessen anderer Kontrahenten mit berühren, abgesonderte Handlungen vornehmen darf.

Art. II. Die Kontrahenten (welche aus Nützlichkeitsrücksichten sich stets „Trunklinien" nennen werden) wollen gemeinsam, direkt oder indirekt, Verabredungen mit ihren Anschlussbahnen treffen wegen Aufstellung von Durchgangstarifen nach und von Punkten über die Anschlussstationen der Trunkbahnen hinaus und wegen Vertheilung des Verkehrs über solche Anschlussstrecken unter die Trunkbahnen.

Art. III. Die Bedingungen, unter welchen die Trunkbahnen in solche Arrangements eingehen werden, sind: dass auch solche Anschlusslinien streng an den so hergestellten Tarifen festhalten und sich im gemeinsamen Interesse den in diesem Vertrag enthaltenen Regeln und Grundsätzen zur Sicherung der beabsichtigten Zwecke anschliessen. Es ist ein wesentlicher Theil dieses

Vertrags, dass die Trunkbahnen sich an Tarifabkommen, welche diesem Vertrage widersprechen, fernerhin nicht betheiligen oder solche aufrecht erhalten dürfen.

Art. IV. Die hierunter verstandenen Tarifabkommen sind: Die Ausgabe oder Zulassung gemeinsamer Durchgangskarten oder Durchgangsbillets; der Durchgang von Personen- oder Güterwagen; die Vereinnahmung und Vertheilung von Frachtbeträgen und Fahrgeldern. Als „affiliated roads“ werden nachfolgend solche Anschlussbahnen verstanden, welche sich den Grundsätzen der Trunkbahnen anschliessen und mit welchen solche Tarifvereinigungen getroffen werden.

Art. V. Die Trunkbahnen werden den vorgedachten Anschlussbahnen die Bedingungen dieses Vertrags mittheilen und ihr schriftliches Einverständniss damit erfordern.

Art. VI. Jede Trunkbahn verpflichtet sich ferner, eine vollständige Ueberwachung der Aufrechthaltung der vereinbarten Transportpreise sowohl auf den eigenen Strecken, als auch auf den affilirten Bahnen auszuüben.

Als Fundamentalgrundsatz dieses Vertrages gilt auch, dass jede Trunklinie handeln wird als völlig berechtigter Repräsentant seiner affilirten Bahnen in allen diesen Vertrag betreffenden Angelegenheiten, soweit als der Verkehr der eigenen Linien dabei betheiligt ist, sowie auch bezüglich der Verkehrsvertheilung zwischen den Trunkbahnen, und dass kein Direktor oder Beamter affilirter Bahnen berechtigt sein soll, von den vereinbarten Tarifen abzuweichen oder diesen Vertrag zu verletzen.

Art. VII. Die Direktoren oder Beamten von Eilfrachtlinien (Fast freight lines), welche mit einer der Trunkbahnen Tarifverträge haben, sollen bezüglich der Aufrechterhaltung der gemeinsamen Tarife nur unter der Kontrolle dieser Bahn stehen und wenn sie, in Verletzung des gegenwärtigen Abkommens, Spezialverträge wegen ermässigter Frachten, direkter oder indirekter Umgehung der vereinbarten Verbandsfrachten und -Regeln eingehen sollten, müssen sie — auch wenn sie im Auftrage einer verbundenen Bahn gehandelt haben — vom Dienst entfernt und dürfen von einer Trunk- oder einer affilirten Bahn nicht ferner beschäftigt werden, auch darf keine Trunkbahn sich an der Ausführung solcher Spezialverträge betheiligen.

Art. VIII. Ferner wird bestimmt, dass keine Trunk- oder affilirte Bahn irgend einen Vertrag mit Versendern eingehen darf über Zusicherung von Frachtsätzen für eine bestimmte Zeitdauer, und dass die Frachtsätze nur von Tag zu Tag gelten sollen; dies soll jedoch nicht verhindern das Garantiren von Tarifsätzen für Transporte, welche binnen 10 Tagen oder binnen einer im voraus vereinbarten und im Tarif angegebenen Frist ausgeführt werden können; ferner soll es nicht verhindern die Aufstellung von Frachtsätzen über Spezialartikel für eine beschränkte Zeit durch gemeinsamen Beschluss.

Art. IX. Die nach diesem Vertrage aufzustellenden und festzuhaltenden Verträge sind anzuwenden auf Sendungen von

1. ostwärts gehenden Gütern, Vieh und verpacktem Fleisch (dressed meat);
2. westwärts gehenden Gütern von Seeuferstationen nach westlichen Endstationen der Trunkbahnen und darüber hinaus;
3. auf Konkurrenz-Personenverkehr I. und II. Wagenklasse;
4. auf Einwanderertransporte.

Theilung des Verkehrs.

Art. X. Um die Aufrechthaltung der vereinbarten Tarife, durch Wegräumung der Ursachen geheimer oder offener Verletzung, zu sichern, wird ferner vereinbart, dass folgende Theilung des Verkehrs zwischen den Trunkbahnen stattfinden soll:

1. ostwärts gehende todte Güter,
2. „ „ Vieh- und dressed meat-Sendungen,
3. westwärts „ Güter,
4. Personenverkehr, ost- und westwärts I. und II. Klasse,
5. Einwanderertransporte,

ferner solche Theilungen, wie sie etwa später vereinbart werden

Art. XI. Separatverträge wegen jeder einzelnen dieser Abtheilungen sollen geschlossen werden beruhend auf dem Grundsatz, dass angemessene Vorkehrung in jedem derselben zu treffen ist zur Sicherung jeder Linie und Gewährung des zugestandenen Antheils und dass nur die zu diesem Zweck dienende Ausgleichung zulässig sein soll. Monatliche Abrechnungen über die in die Verträge fallenden Transporte sollen aufgestellt werden.

Art. XII. Um die prompte Zahlung der Beträge aus diesen Abrechnungen zu sichern, sollen die Spezial-Theilungsverträge die Niederlegung genügender Geldbeträge zu Gunsten eines Vertrauensmannes festsetzen, auf welche die Monats-Ausgleichbeträge gezogen werden können.

Art. XIII. Eisenbahngesellschaften, welche den gegenwärtigen Vertrag nicht mitgeschlossen haben, deren Mitwirkung aber als nothwendig oder wünschenswerth erachtet wird, können durch gemeinsamen Beschluss der direkt betheiligten Trunkbahnen als Theilnehmer zu den in Art. XI erwähnten Separatverträgen zugelassen werden.

Theilung des Verkehrs zwischen anschliessenden Bahnen.

Art. XIV. Die Trunklinien erachten es als eine Nothwendigkeit, dass ihre westlichen Anschlussbahnen im beiderseitigen Interesse eine angemessene Vertheilung der westlich von den Anschlussstationen der Trunkbahnen herrührenden und nach diesen Stationen bezw. darüber hinaus bestimmten Transporte unter die letztgenannten Bahnen einrichten, ebenso eine Theilung der von jenen Anschlussstationen oder östlich davon herrührenden, westwärts gehenden Transporte; dass ferner ihre östlichen Anschlussbahnen eine Theilung der östlich von den östlichen Anschlussstationen der Trunkbahnen herrührenden und nach ihren westlichen Anschlussstationen oder weiter westlich bestimmten Transporte herstellen. Die Trunkbahnen werden daher ihre affilirten Bahnen sofort veranlassen, Verträge über solche Theilungen für die nothwendigen Fälle abzuschliessen, auch werden sie diesen Bahnen den erforderlichen Beistand leisten.

Art. XV. Diese Theilungsverträge sind, soweit dadurch die Interessen der Trunkbahnen berührt werden, der gemeinsamen Genehmigung der letzteren unterworfen und dürfen nicht im Widerspruch stehen mit den Absichten und dem Geiste dieses Vertrages, nämlich: dem gegenseitigen Schutz der Trunk- und der affilirten Bahnen.

Art. XVI. Falls eine Anschlussbahn an einem Punkte, wo eine Theilung des Verkehrs nothwendig erscheint, sich weigert auf eine solche einzugehen, werden die Trunkbahnen erforderlichenfalls gemeinsam die Beziehungen zu der ersteren Bahn ordnen.

Art. XVII. Da einer der Zwecke des gegenwärtigen Abkommens in der Ermässigung der Kosten der kontrahirenden Theile besteht, so werden letztere die Eilfrachtlinien auf die mit der ordnungsmässigen Geschäftsführung verträgliche geringste Anzahl beschränken; nicht minder werden sie die Verkehrssuchenden und bekanntmachenden (soliciting and advertising) Agenturen auf diejenige Zahl einschränken, welche zur Annehmlichkeit des Publikums und zur gehörigen Geschäftsführung genügend erscheint; endlich werden sie, soweit ausführbar, alle ausserhalb der regelmässigen Stationsexpeditionen befindlichen Agenturbüreaus zu gemeinsamen machen.

Art. XVIII. Die Trunkbahnen verabreden ferner, vom 1. Januar 1886 ab, in keinem durch dies Abkommen berührten Personenverkehr Provisionen (Commissions) an Agenten anderer Bahnen für Verkauf von Billets zur Sicherung des Verkehrs zu bezahlen oder sich an deren Bezahlung zu betheiligen und ihren Beamten die Annahme solcher Provisionen von anderen Bahnen zu verbieten. Alle Systeme der Zahlung von Provisionen für Verkauf von Billets zur Sicherung von Personenverkehr sollen überhaupt, so bald als ausführbar, durchaus aufgehoben werden.

Art. XIX. Dieser Vertrag soll mit dem 7. November cr. in Kraft treten und bis zum 31. Dezember 1886 und von da ab von Jahr zu Jahr in Gültigkeit bleiben. Der Rücktritt eines der Kontrahenten ist nur am Schluss eines Jahres nach mindestens 3 Monate vorher erfolgender schriftlicher Meldung zulässig.

Zur Beglaubigung dieses Vertrages wird derselbe von den Präsidenten oder den obersten ausführenden Beamten der kontrahirenden Theile unterzeichnet.

Die neue Trunkbahnen-Organisation und die Transportpreise.

Das hierüber geschlossene besondere Abkommen lautet wie folgt:

Am 6. November 1885 ist ein Vertrag zu dem darin bezeichneten Zwecke zwischen den folgenden Theilen (Namen wie im Hauptvertrage) abgeschlossen worden.

Zur Sicherung der Bestimmungen desselben sind die nachstehenden Organisations- und allgemeinen Regeln verabredet und angenommen:

Komitee der Trunkbahnen-Präsidenten.

§ 1. Die Präsidenten oder obersten Exekutivbeamten der Gesellschaften sollen ein Komitee bilden, genannt: das Komitee der Präsidenten der Trunkbahnen, welches über alle zur Ausführung jenes Vertrages erforderlich scheinenden Massregeln zu beschliessen hat und befugt ist, dieselben zur Ausführung zu bringen. Dasselbe wählt eines ihrer Mitglieder zum Vorsitzenden.

§ 2. Versammlungen des Komitees können zu vereinbarten feststehenden Zeiten oder auf Erfordern eines Mitgliedes und Einrufung durch den Vorsitzenden auch zu anderen Zeiten abgehalten werden.

§ 3. Falls über gemeinsamen Massregeln der im § 1 gedachten Art eine Einigkeit im Komitee nicht zu erzielen ist, so soll darüber in der nachfolgend näher bezeichneten Weise durch Schiedsspruch endgültig entschieden werden.

Trunkbahnen-Exekutivkomitee.

§ 4. Das Präsidentenkomitee soll ein „Exekutivkomitee“ ernennen, welches aus einem Vizepräsidenten jeder betheiligten

Gesellschaft bestehen und mit der Detailausführung der Beschlüsse des Präsidentenkomitees beauftragt sein soll.

§ 5. Das Präsidentenkomitee soll auch einen Kommissarius (Commissioner) ernennen, welcher als Sekretär des Exekutivkomitees und als dessen Vorsitzender zu fungiren und unter Leitung desselben die gefassten Beschlüsse oder ergangenen schiedsrichterlichen Entscheidungen als dessen Exekutivbeamter auszuführen hat.

§ 6. Das Exekutivkomitee soll zu bestimmten Zeiten oder auf Verlangen eines seiner Mitglieder, oder sobald es dem Vorsitzenden nöthig erscheint, sich versammeln.

§ 7. Im Fall das Trunkbahnen-Exekutivkomitee über eine Frage nicht Einstimmigkeit erreichen kann, hat der Komissar sich zu bemühen, solche herbeizuführen; schlägt dies fehl, so soll die Frage sofort dem Präsidentenkomitee unterbreitet und, wenn auch dort eine Einigung nicht erlangt wird, vor das Schiedsgericht gebracht werden. Das Präsidentenkomitee kann gewisse Differenzfragen, welche seine spezielle Beachtung nicht erheischt, an die Exekutivfracht- oder Personenkomitees zur Erledigung überweisen und die Instruktionen dieser Komitees können diejenigen Fälle bezeichnen, welche ihrer Entscheidung, ohne Mitwirkung des Präsidentenkomitees, unterliegen.

§ 8. Sollte in dem Exekutivkomitee über Fragen, welche eine sofortige Entscheidung erfordern, Einstimmigkeit nicht sogleich erzielt werden, so soll der Kommissar, auf Erfordern von $^2/_3$ der Mitglieder, eine vorläufige Bestimmung treffen, welche der schliesslichen Entscheidung durch das Präsidentenkomitee oder das Schiedsgericht unterworfen ist.

Güter- oder Personenkomitees.

§ 9. Das Trunkbahnen-Exekutivkomitee soll 2 Subkomitees, nämlich 1 Güter- und 1 Personenkomitee ernennen. Ersteres bestehend aus den Güterdirigenten oder General-Frachtagenten, letzteres aus den Verkehrsdirektoren oder General-Passagieragenten der betreffenden Gesellschaften. Diesen Subkomitees sollen diejenigen Arbeiten ihrer Branche übertragen werden, welche sich auf die ihnen bei ihren Gesellschaften obliegenden Geschäfte beziehen.

§ 10. Das Trunkbahnen-Exekutivkomitee soll je einen Kommissar (Commissioner) für das Güterwesen und für den Personenverkehr bestellen, welche als Vorsitzende der resp. Komitees des § 9 mit denselben Pflichten als der Kommissar des Exekutivkomitees zu fungiren haben.

§ 11. Falls die Subkomitees nicht zur Einigung über eine Sache gelangen, soll dieselbe dem Exekutivkomitee vorgelegt werden zur Entscheidung wie oben gedacht.

Spezialkomitees.

§ 12. Die Güter- und Personenkomitees können Subkomitees für Spezialzwecke ernennen, wenn ihnen dies zur Erleichterung gewisser Geschäfte förderlich erscheint.

Befugnisse der Komitees.

§ 13. Die Mitglieder des Exekutivkomitees und der Güter- bezw. Personenkomitees sind ermächtigt, mit voller Befugniss zu entscheiden über alle Fragen, welche die ihnen bei ihren Gesellschaften obliegenden Geschäftszweige betreffen.

Kein Beamter oder Agent einer Gesellschaft darf Mitglied solcher Komitees sein, welcher nicht die volle Befugniss besitzt, in Sachen, die zum Ressort der Komitees gehören, selbständig zu handeln. Wenn bei einer Gesellschaft ein Vizepräsident des Verkehrsdepartements sich nicht befindet, so hat dieselbe einen mit voller Befugniss für den Personen- und Güterverkehr ausgestatteten anderen Oberbeamten für das Exekutivkomitee zu bestimmen, da es die Absicht ist, dass alle Geschäfte, welche an die Komitees gelangen, prompt und definitiv nach den gegebenen Regeln erledigt werden.

§ 14. Der Gegenstand, welcher zu Versammlungen der verschiedenen Komitees veranlasst, soll den Mitgliedern bei der Einladung mitgetheilt werden; dies soll aber nicht hindern, dass in den Konferenzen, mit allseitiger Zustimmung, auch andere nicht vorher angebene Geschäfte zur Erledigung kommen.

§ 15. Sollte eine Bahn ausser Stande sein, sich bei einer Konferenz der Komitees vertreten zu lassen und sollte ein sofortiges Handeln in den vorliegenden Sachen nöthig erscheinen, so ist der Vorsitzende des betreffenden Komitees ermächtigt, für die nicht vertretene Bahn als Bevollmächtigter einzutreten und bindet letztere dadurch bis dahin, dass sie etwa dessen Erklärungen in einer nachfolgenden Konferenz, in welcher sie vertreten ist, widerspricht.

Diese Bestimmung hat den Zweck, jeden Aufenthalt, der durch Ausbleiben einzelner Mitglieder entstehen könnte, zu vermeiden.

§ 16. Jedes der vorgedachten Komitees hat eine Geschäftsordnung anzunehmen, welche mit der allgemeinen Organisation in Einklang steht. Die Geschäftsregeln des Exekutivkomitees unterliegen der Genehmigung des Präsidentenkomitees und diejenigen der Güter- bezw. Personenkomitees der Genehmigung des Exekutivkomitees.

§ 17. In allen, in der Geschäftsordnung nicht vorgesehenen Fragen des Geschäftsganges soll die Majorität der Komiteemitglieder entscheiden, bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag; alle Fragen aber, über welche eine Meinungsverschiedenheit bezüglich der schleunigen und wirksamen Ausführung der Zwecke dieses Vertrages besteht und durch schliessliche Entscheidung des Präsidentenkomitees nicht zu beheben ist, sind durch Schiedsspruch zu erledigen.

§ 18. Von den Vorsitzenden der verschiedenen Komitees wird je ein Sekretär zur Protokollführung und anderen ihm aufzutragenden Arbeiten erwählt.

§ 19. Exemplare der Konferenzprotokolle sollen nach dem Schluss jeder Versammlung jedem Mitgliede zur sorgsamen Prüfung des Inhalts und zur sofortigen Mittheilung an den Vorsitzenden von den etwa nöthigen Abänderungen oder Verbesserungen behändigt werden. Gehen solche Mittheilungen binnen 8 Tagen nach Behändigung der Protokolle nicht ein, so gelten diese als angenommen.

§ 20. Der Kommissar hat auch die von dem Exekutivkomitee sonst noch als erforderlich erachteten Beamten oder Gehilfen zu ernennen.

Kosten des Verbandes.

§ 21. Die Verbandskosten werden von den betheiligten Gesellschaften im Verhältniss ihrer Bruttoeinnahmen aus dem Verbandsverkehr getragen.

§ 22. Dem Kommissar steht die Aufsicht über die Verbandsausgaben unter der Leitung des Exekutivkomitees zu und letzteres soll dieselben monatlich revidiren oder durch ein Subkomitee revidiren lassen.

§ 23. Ein Depositum von 15 000 D. wird bei dem Kommissar als Fonds zur Bestreitung der laufenden Ausgaben niedergelegt. Jede Bahn hat hierzu nach dem im § 21 erwähnten Verhältniss beizutragen.

Schiedsrichter.

§ 24. Ein permanenter Schiedsrichter (oder ein Schiedsgericht) soll von dem Präsidentenkomitee ernannt werden, welchem die Endentscheidung über alle unter den Parteien streitig bleibenden, in diesen Vertrag fallenden Fragen zusteht. Es ist die Pflicht des Schiedsrichters, seine ganze Zeit den Obliegenheiten seines Dienstes zu widmen, den Konferenzen der verschiedenen Komitees soviel als möglich beizuwohnen und sich über alle Verhältnisse und Thatsachen in Angelegenheiten, in welchen sein Urtheil verlangt werden könnte, unterrichtet zu halten.

§ 25. Ehe über eine Frage der Schiedsspruch gefordert wird, soll eine Konferenz der betheiligten Parteien abgehalten werden zum Zweck des Versuchs einer Einigung; dabei muss der Schiedsrichter anwesend sein. Schlägt die Einigung fehl und die der Konferenz unterbreiteten Thatsachen und Beweggründe erscheinen allseitig als zur Entscheidung genügend, so soll letztere von dem Schiedsrichter ohne Verzug und ohne weitere Anhörung getroffen werden.

§ 26. Wird dagegen die Vorbringung weiterer Thatsachen oder Beweggründe für nöthig gehalten, um den Schiedsrichter zu einer richtigen Entscheidung in Stand zu setzen, so müssen dieselben binnen 10 Tagen nach der Konferenz eingebracht werden, es sei denn, dass zur Vorbereitung eine vom Schiedsrichter festzusetzende längere Frist nöthig erscheint.

§ 27. Binnen einer Woche nach Beibringung solcher Vorlagen muss die schiedsrichterliche Entscheidung vorgelegt werden.

§ 28. Sofern diese Entscheidung einer der betheiligten Parteien nicht befriedigend erscheint und binnen 8 Tagen nach Erlass der Entscheidung im Einvernehmen mit dem Schiedsrichter nachgewiesen werden kann, dass Thatsachen von wesentlichem Einfluss auf die Entscheidung entweder nicht völlige Beachtung gefunden haben oder beim ersten Verfahren nicht zur Sprache gekommen sind, so soll unverzüglich eine Wiedereröffnung der Sache erfolgen. Die Gründe, aus denen der Schiedsrichter die Wiederaufnahme zugelassen hat, sollen von ihm vollständig den sämmtlichen Betheiligten binnen 15 Tagen nach der ersten Entscheidung mitgetheilt werden und es soll sodann eine erneute Anhörung binnen fernerer 10 Tage stattfinden. Hierbei dürfen die Parteien nur Argumente und Thatsachen bezüglich der von der dissentirenden Partei vorgebrachten Beschwerden, welche zur Wiederaufnahme des Verfahrens geführt haben, anführen. Danach hat der Schiedsrichter seine erste Entscheidung zu bestätigen oder abzuändern und hierbei bleibt es sodann endgültig.

§ 29. Die vorstehenden Bestimmungen sollen nicht hindern, dass einzelne Fragen, über welche in dem Exekutivkomitee oder den Güter- bezw. Personenkomitees eine Einigung nicht zu erreichen ist, mit allseitiger Zustimmung dem Vorsitzenden des betreffenden Komitees zur Entscheidung vorgelegt werden, vorausgesetzt, dass diese Fragen zum Geschäftskreis des betreffenden Komitees gehören.

eziehungen zu affilirten Bahnen.

§ 30. Um die Geschäftsführung zwischen den Trunkbahnen und ihren affilirten Bahnen zu erleichtern, wird aus den obersten Betriebsbeamten der letzteren und den Mitgliedern des Trunkbahnen-Exekutivkomitees ein gemeinsames Komitee (Joint Commitee) gebildet, dessen Aufgabe es ist, alle Durchgangs-Tarifsätze und Klassifikationen und die Frachtantheile festzusetzen und die zur Sicherung der Einheitlichkeit und Dauerhaftigkeit nöthig erscheinenden Bestimmungen zu treffen.

§ 31. Der Vorsitzende des Trunkbahnen-Exekutivkomitees soll auch als Vorsitzender des gemeinsamen Komitees fungiren mit denselben Pflichten, als in dem ersteren Komitee; doch kann das Jointkomitee hierbei die erforderlichen und wünschenswerthen Abänderungen einführen.

§ 32. Das Jointkomitee soll folgende Subkomitees ernennen: Ein ostwärts Klassifikationskomitee, ein Baumwollen-Tarifkomitee, ein Tabak-Tarifkomitee und andere solche, die Geschäftsausführung erleichternden Komitees.

§ 33. Das Trunkbahnen-Exekutivkomitee soll als der ständige Theil des Jointkomitees angesehen werden.

§ 34. Wenn das Jointkomitee über gemeinsame Tarife oder Reglementsbestimmungen oder über Theilung der gemeinsamen Frachtbeträge nicht zur Einigung kommen kann, so hat das Trunkbahnen-Exekutivkomitee, nach Anhörung der Betheiligten, nach den für dasselbe bestehenden Regeln selbst die Entscheidung zu treffen.

§ 35. Wenn bei einer Sitzung des Jointkomitees eine affilirte Bahn nicht anwesend ist, so soll sie durch die Trunkbahn, mit welcher sie in Tarifabkommen steht, vertreten werden und falls die affilirte Bahn zu mehreren Trunkbahnen in Beziehungen sich befindet und diese zu einer Einigung nicht kommen können, so hat das Trunkbahnen-Exekutivkomitee in seiner Gesammtheit nach seiner eigenen Geschäftsordnung in der Angelegenheit zu entscheiden.

§ 36. Das Jointkomitee kann auf Verlangen von 3 Mitgliedern des Trunkbahnen-Exekutivkomitees, oder der oberen Betriebsbeamten von 3 affilirten Bahnen, oder des Vorsitzenden zusammengerufen werden.

Allgemeine Bestimmungen.

Anerkanntermassen hängt die erfolgreiche Ausführung dieses Vertrages von dem guten Willen der Betheiligten ab und es ist daher Pflicht jeder Trunkbahn, nicht nur sich den Absichten und dem Geiste desselben, soweit ihre eigenen Strecken betroffen werden, anzubequemen, sondern auch die Verantwortlichkeit für die Handlungen der ihnen affilirten Bahnen zu übernehmen. Die folgenden allgemeinen Regeln sind hierauf begründet, deren Abänderung den späteren Erfahrungen gemäss vorbehalten bleibt.

§ 37. Falls eine Verletzung der angenommenen Tarife oder der darauf bezüglichen Bestimmungen zur Kenntniss einer Trunkbahn kommt, so hat sie davon sofort dem Kommissar Nachricht zu geben, welcher die Anschuldigung mitzutheilen hat derjenigen Trunkbahn, auf deren Strecke die Transporte, um welche es sich handelt, befördert oder zu befördern sind. Letztere Bahn hat ungesäumt die nöthigen Ermittelungen über die Vornahmen ihrer eigenen Agenten und der der verbundenen oder der Eilfrachtlinien, für welche sie verantwortlich ist, anzustellen und, sofern sich die Anschuldigung als begründet erweist, hat sie sofort Massregeln zur Wegräumung der Beschwerdepunkte zu ergreifen und den Sachverhalt sowie das Angeordnete durch den Kommissar an das Trunkbahnen-Exekutivkomitee zu melden, welches, wenn nöthig, unverweilt zusammenzuberufen ist zur gemeinsamen Handlung in Uebereinstimmung mit dem Vertrag.

§ 38. Sollte eine Verletzung der angenommenen Tarife oder Regeln zur Kenntniss einer der affilirten Bahnen kommen, so hat sie davon der Trunkbahn, mit der sie Tarifabkommen hat, Meldung zu machen und letztere hat nach § 37 zu verfahren.

§ 39. Ist der Beschwerde nicht innerhalb einer Woche nach Anbringung abgeholfen, oder vernachlässigt oder verweigert eine Trunkbahn die im § 37 vorgeschriebene schnelle und gründliche Abhilfe, so hat der Kommissar sofort das Exekutivkomitee zusammenzuberufen, um das nöthig Erscheinende zur zwangsweisen Ausführung der Vertragsvorschriften vorzunehmen.

§ 40. Solange die Angelegenheit vor dem Exekutivkomitee schwebt, darf die klagende Partei keinerlei bezügliche Preisermässigung oder irgendwelche den Vertrag verletzende Handlung vornehmen; vielmehr soll jede zum Schutz der Trunkbahnen und der affilirten Bahnen nöthige Handlung gemeinsam und nach den Bestimmungen des Exekutivkomitees geschehen.

§ 41. Letzteres ist ermächtigt, unter Zustimmung des Präsidentenkomitees Abkommen mit konkurrirenden, nicht diesem Vertrage angehörenden Bahnen zur Herstellung und Aufrechterhaltung gemeinsamer Tarife abzuschliessen.

§ 42. Keine der affilirten Bahnen darf mit Bahnen, deren Tarife die nach diesem Vertrag hergestellten beeinflussen, Tarifverträge schliessen, ausgenommen unter der Bedingung, dass letztere Bahnen diese Tarife aufrechterhalten oder auf Vereinbarungen eingehen zur Aufstellung und Festhaltung von Spezial-Frachtsätzen des Konkurrenzverkehrs. Wenn solche Abmachungen nicht zu Stande kommen, so werden die zum Schutze der Trunkbahnen erforderlich erscheinenden gemeinsamen Massregeln von diesen getroffen werden.

§ 43. Keine Trunk- oder affilirte Bahn darf Ermässigung der aufgestellten Tarife aus dem Grunde vornehmen, dass auf einer nicht in diesen Vertrag eingeschlossenen Konkurrenzbahn Tarifherabsetzungen vorgekommen seien; dergleichen Fälle sind vielmehr stets durch den Kommissar dem Exekutivkomitee behufs gemeinsamer Massregeln zu melden. H.

Aus dem Deutschen Reich.

Neue Linien der Preussischen Staatseisenbahnen.

Im Bereich der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind während des laufenden Jahres, von kleineren zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes ausgeführten Verbindungen abgesehen, nachstehende neue Eisenbahnlinien:

I. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin:
1. Bentschen-Meseritz,
2. Löwenberg-Greiffenberg;

II. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg:
3. Wormditt-Mehlsack-Kobbelbude,
4. Sobbowitz-Schöneck-Berent,
5. Bromberg-Fordon,
6. Johannisburg-Lyck;

III. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M.:
7. Verbindungsbahn Bockenheim resp. Rebstock-Louisa;

IV. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg:
8. Quedlinburg-Ballenstedt;

V. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrheinischen):
9. Wengerohr-Wittlich,
10. Rothe Erde-Montjoie-Malmedy;

VI. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinischen):
11. Altenkirchen-Hachenburg,
12. Grünebach-Biersdorf (Daaden);

VII. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld:
13. Hemer-Iserlohn;

VIII. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt:
14. Eichicht-Probstzella;

IX. im Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau:
15. Puschkowa-Ströbel,
16. Czempin-Schrimm,
17. Bojanowo-Guhrau

mit einer Gesammtlänge von 418,82 km dem Betriebe übergeben worden.

Zustellung des Gepäcks durch die Eisenbahnen.

Bekanntlich ist es auf den Preussischen Staatseisenbahnen gestattet, Gepäckstücke aller Art, sowie Güter, Hunde und sonstige kleine Thiere in Käfigen, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, ohne Lösung von Fahrbilleten zur Beförderung auf Gepäckschein, und zwar sowohl mit den Personen-, als auch mit den Schnell- und Expresszügen aufzugeben. Der Gepäckschein kann der Sendung beigegeben werden, in welchem Falle die Aushändigung der letzteren an den Empfänger nach vorheriger Legitimation desselben gegen Quittung erfolgt. Wennschon durch ein solches Verfahren die Zustellung der Sendung wesentlich beschleunigt wird, so ist doch nicht zu verkennen, dass das Abholen derselben vom Bahnhofe durch einen besonderen Boten oftmals Schwierigkeiten und Unbequemlichkeiten verursacht. Im Bereiche der vormaligen Berlin-Hamburger Eisenbahn ist deshalb seit längerer Zeit die Einrichtung getroffen, dass die solchergestalt beförderten Gepäckstücke etc. den Adressaten auf Wunsch des Absenders durch die Bahn zugestellt werden, eine Einrichtung, die sich inzwischen durchaus bewährt hat und von der vielfach Gebrauch gemacht wird. Aus dieser Veranlassung hat die Königliche Eisenbahndirektion Altona inhaltlich einer auf allen Stationen zum Aushang gebrachten Bekanntmachung diese Einrichtung nunmehr auch auf den Bereich der vormaligen Altona-Kieler Eisenbahn ausgedehnt, so dass die desfallsigen Vorschriften vom 1. d. M. ab für den ganzen Direktionsbezirk Anwendung finden.

Die Zustellung durch Bahnpersonal erfolgt mit grösstmöglicher Beschleunigung, und werden an Zustellungsgebühren für Sendungen von einem Gewicht bis zu 15 kg nur 20 ₰, und für jede weiteren angefangenen 10 kg 10 ₰ mehr erhoben.

Die für Berlin bestimmten Sendungen werden den Adressaten infolge eines mit der Berliner Packetfahrt-Gesellschaft getroffenen Uebereinkommens durch diese letztere längstens in der für Eilgut vorgesehenen Frist von 6 Stunden nach Ankunft des betreffenden Zuges, wobei jedoch die Zeit von 7 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens nicht in Ansatz kommt, zugestellt. In Anbetracht

der Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Zustellung ist die hierfür zur Erhebung kommende Gebühr von 30 ₰ pro 10 kg gewiss als gering zu bezeichnen.

Die Kosten einer solchen Beförderung stehen durchaus mit der Schnelligkeit und Pünktlichkeit derselben im richtigen Verhältniss. So beträgt z. B. die Fracht einschliesslich der Zustellungsgebühr für eine in Hamburg zum Nachtpersonenzuge zur Beförderung nach Berlin aufgegebene Sendung im Gewicht von 10 kg, welche nach dem Vorgesagten bereits am Vormittag des nächsten Tages in den Besitz des Adressaten gelangt, im ganzen nur 1,80 ℳ.

Preussischer Landtag.

Dem Vernehmen nach wird, wie das „D. T." meldet, die Einberufung des Preussischen Landtags auf den 15. Januar erfolgen, also einen Tag vor dem letzten nach der Verfassung zulässigen Termin. Die amtliche Veröffentlichung der Einberufung ist in den ersten Tagen des Januar zu erwarten.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bei der Berathung des Etats in der Budgetkommission wurde auf eine Anfrage über die Leistung der Lokomotivführer vom Regierungskommissar mitgetheilt, dass die Durchschnittsleistung von 4—5 Stunden bei Schnellzügen bis 10 Stunden bei Güterzügen mit lange Zeit dauerndem Rangirdienst für den Tag wechseln. Auch hätten die Lokomotivführer den 4., 5., mindestens 7. Tag ganz frei. Die Weichensteller hätten alle 14 Tage einen freien Tag. Beim Güterverkehr bittet Abg. Bürklin um Auskunft darüber, ob und inwieweit die Regierung beabsichtige, den Frachtsatz für den Getreideverkehr für die Durchgangsstrecke Antwerpen - Basel zu ermässigen. Es verlaute, dass eine bedeutende Ermässigung von 30 ℳ auf den Waggon in Aussicht genommen sei. Diese Nachricht habe in den Handelskreisen der Rheinhafenstädte Mannheim und Ludwigshafen berechtigte Aufregung hervorgerufen. Der Regierungskommissar erwiderte, dass allerdings eine Ermässigung beabsichtigt sei, die bezüglichen Verhandlungen aber namentlich auch mit der Direktion der Badischen Verkehrsanstalten sich noch in der Schwebe befinden. Der ganze Etat wird in Einnahme und Ausgabe unverändert bewilligt. Demnach stellen sich die „Einmaligen Ausgaben" des ausserordentlichen Etats auf 3 294 460 ℳ, die Einnahmen auf 47 391 700 ℳ, die fortdauernden Ausgaben auf 29 544 300 ℳ, sodass ein Betriebsüberschuss von 17 847 400 ℳ verbleibt. Abg. Kalle machte darauf aufmerksam, dass das Ergebniss nicht so günstig sei, wie es auf den ersten Blick scheinen könnte. Abzüglich der s. Z. für die Reichsbahnen zuviel gezahlten 91 Millionen verbleibe ein Anlagekapital von über 400 Millionen. Der Ueberschuss betrage kaum 1,4 pCt. von diesem Kapital. Ein Tilgungsbetrag, der doch bei Eisenbahnen um so nothwendiger sei, als mit der Zeit die Nachbarstaaten in den kostenlosen Besitz der Privatbahnen das Landes kämen und dann sehr billige Tarife stellen könnten, sei nicht vorgesehen. Es sei Erforderniss einer weisen Finanzpolitik, einer vorausschauenden Wirthschaftspolitik im Reiche, wie das durch das Gesetz vom 27. März 1882 in Preussen geschehen sei, eine regelmässige Abschreibung des in den Bahnen steckenden Kapitals herbeizuführen. Die Kommission vertagte sich alsdann bis zum Januar.

Getreidetarife.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat bekanntlich eine Enquête angeordnet, ob es sich empfehle, Getreide von den östlichen nach den westlichen Provinzen zu Ausnahmetarifen zu senden. Offenbar dachte man daran, fremdes Getreide, welches über die westliche Grenze eindringt, zu Gunsten des heimischen Produktes von Preussen, Pommern etc. zu verdrängen. Der Bezirks-Eisenbahnrath von Köln hat, nach dem „Act.", neuerdings der Einführung dieser Tarife widersprochen, anscheinend mit der Motivirung, dass die billige Fracht doch nun auch den Russischen und Oesterreichisch-Ungarischen Produkten zu Gute kommen, nebenbei aber auch den Preis des Getreides im Westen zum Schaden der dortigen Produzenten herabdrücken werde. Die Bezirks-Eisenbahnräthe der östlichen Landestheile sind anderer Ansicht; zu Breslau hat man am 11. d. M. festgestellt, dass der beregten Massnahme wichtige wirthschaftliche Interessen anderer Landestheile nicht entgegenständen und dass auch aus dem event. Transport fremder Produkte erhebliche Bedenken nicht geltend zu machen seien. Auch mit einer event. Erweiterung der ursprünglich nur für die östlichen Provinzen beantragten Frachtermässigung auf das gesammte Netz der Preussischen Staatsbahnen und mit Einbeziehung des Königreich Sachsen in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs von Osten her erklärte sich dieser Bezirks-Eisenbahnrath einverstanden. Das letztere war auch seitens des Bezirks-Eisenbahnraths Bromberg (vergl. No. 96 S. 1216 d. Ztg.) der Fall.

Stettin-Hamburger Verkehr.

Dieser Verkehr soll wieder via Güstrow - Hagenow und Güstrow-Lübeck anstatt via Berlin geleitet werden. Dem „D. Tgbl." wird hierzu geschrieben Massgebend war in erster Linie die geringe Ertragsdifferenz der Streitobjekte. Ein irgend erheblicher Vortheil kann für die betheiligten Privatbahnen schon um deswillen nicht erwartet werden, als ein sehr wesentlicher, wenn nicht der grösste Theil des Güterverkehrs zwischen Stettin und Hamburg nicht per Bahn, sondern per Schiff zu geschehen pflegt. Diese Thatsache ist in letzter Zeit um so schärfer hervorgetreten, als die Stettiner Rhedereien durch Einstellung neuer Schiffe etc. dem Eisenbahnverkehr wirksamere Konkurrenz als bisher machten.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Nach langwierigen Verhandlungen mit den Rumänischen Bahnen sind die direkten Gütertarife zwischen Rumänien und Deutschland zu Stande gekommen. Dieselben sollen am 1. Januar 1886 in Kraft treten.

Gleschendorf-Ahrensböck.

Aus der Grossherzoglich Oldenburgischen Konzession für die Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung vom Bahnhofe Gleschendorf nach Ahrensböck vom 30. v. M. theilen wir folgende Bestimmungen mit:

§ 1. Die zu erbauende Zweigbahn bildet einen integrirenden Bestandtheil des Eutin - Lübecker Eisenbahnunternehmens und wird mit diesem Unternehmen gemeinschaftlich betrieben und verwaltet. Sie geht von dem Gleschendorfer Bahnhofe aus, verfolgt bis zur Ahrensböcker Zuckerfabrik die Richtung der Neustadt-Segeberger Chaussee und wird von dort aus, in südwestlicher Richtung von der Chaussee abbiegend, bis zu dem in unmittelbarer Nähe des Fleckens Ahrensböck herzustellenden Bahnhofe geführt.

Der § 2 der Konzession vom 10. Juli 1870 erhält folgenden Zusatz:

Die Kosten der Herstellung der Gleschendorf-Ahrensböcker Zweigbahn nebst Zubehör, sowie der Beschaffung des erforderlichen Betriebsmaterials, nach Massgabe der von der Grossherzoglich Oldenburgischen Regierung zu genehmigenden Pläne, sind nach § 3 auf die Summe von 350 000 ℳ veranschlagt und sollen aufgebracht werden:

1. durch einen von der Grossherzoglich Oldenburgischen Regierung der Gesellschaft zu gewährenden Beitrag von 100 000 ℳ à fonds perdu;

2. durch eine von der Gesellschaft aufzunehmende Prioritätsanleihe zum Belaufe von 250 000 ℳ, welche mit 4⅓ pCt. jährlich, sowie den erspart werdenden Zinsen, allmählich getilgt werden soll.

§ 4. Die Herstellung der Bahn auf der Strecke vom Gleschendorfer Bahnhofe bis zur Ahrensböcker Zuckerfabrik erfolgt unter Mitbenutzung des Körpers der Neustadt-Segeberger Chaussee und wird zu diesem Zwecke der Gesellschaft ein Theil dieses Chausseekörpers unentgeltlich auf so lange Zeit zum Gebrauch überwiesen werden, als derselbe für die Gleschendorf-Ahrensböcker Eisenbahn benutzt wird.

§ 5. Die Gesellschaft ist zur Vermeidung einer Konventionalstrafe von 30 000 ℳ verpflichtet, den Bau der Bahn, und zwar vom Gleschendorfer Bahnhof anfangend, sofort in Angriff zu nehmen und spätestens bis zum 1. September 1886 vollständig fertig zu stellen, so dass alsdann die Bahn auf der ganzen Strecke dem Verkehr übergeben werden kann. Im übrigen finden die Bestimmungen des § 17 der Konzession vom 10. Juli 1878 Anwendung.

Hessische Ludwigsbahn.

Aus Mainz wird der „Frkf. Ztg." zu der auch in No. 98 S. 1245 d. Ztg. erwähnten Herstellung der Schienenverbindung mit den Häfen geschrieben: „Zu der wiederholt berührten Frage der Gleisverbindungen mit den neuen Mainzer Häfen verdient bemerkt zu werden, dass die Hessische Ludwigsbahn im Interesse der Firma Mohr & Co. zu Mannheim die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der Hafenbahn und der Niederlage dieser Firma im hiesigen Zollhafen übernommen hat. Die Firma Mohr & Co. hat die Flösserei im hiesigen Flosshafen zuerst eingeführt und betreibt einen grösseren Theil ihres Geschäfts von hier aus. Die neue Gleisbahn soll den Uebergang von Stammholz vom Wasser auf die Eisenstrasse, wie umgekehrt, vermitteln. Durch Herstellung derselben dient die Ludwigsbahn allerdings auch ihrem Interesse, sie gewährt aber auch einem Privaten, was sie der Gesammtstadt für den übrigen Hafen bis jetzt verweigert."

Wismar-Karow.

Der Mecklenburgische Landtag bewilligte zum Bau dieser Sekundärbahn, welche über Neukloster, Warin, Brüel, Sternberg, Goldberg führt, einen Landeszuschuss von 963 000 ℳ.

Projekt Neuhaldensleben-Eilsleben.

Das Projekt einer Eisenbahn Neuhaldensleben-Eilsleben ist, Zeitungsnachrichten zufolge, pekuniär gesichert.

Sekundärbahnprojekt Dülken-Brüggen.

Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn

untergeordneter Bedeutung von Dülken über Burgwaldniel nach Brüggen beauftragt worden.

Eisenbahnunfälle im Oktober d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Oktober d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 5 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 23 Entgleisungen und 35 Zusammenstösse in Stationen und 174 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 188 Personen verunglückt, sowie 76 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 109 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 21 221 168 überhaupt beförderten Reisenden 4 getödtet, 8 verletzt (hiervon entfallen 2 Tödtungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt und je eine Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin und auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, 2 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., Köln (linksrheinisch), Elberfeld, Breslau, Altona und auf die Badischen Staatseisenbahnen); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 27 getödtet und 102 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 7 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 9 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 15 Personen getödtet und 1 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 28 618,59 km Betriebslänge und 763 402 959 geförderten Achskilometern) 154 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinisch) (19), Elberfeld (18) und Breslau (18); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Bahnstrecken in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen Elberfeld, Altona und Erfurt die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 477,78 km Betriebslänge und 23 419 153 geförderten Achskilometern) 10 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hessische Ludwigsbahn (7), Werrabahn (1) und Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (1); verhältnissmässig sind auch auf diesen Bahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 545,94 km Betriebslänge und 10 639 097 geförderten Achskilometern) 8 Fälle, und zwar auf die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (3), Kiel-Flensburger Eisenbahn (2), Lübeck-Büchener Eisenbahn (2) und Breslau-Warschauer Eisenbahn (1).

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem von dem Königlichen Handelsamt für den öffentlichen Dienst in London die Inbetriebsetzung des Reckenzaunschen Wagens auf den Londoner Tramwaylinien gestattet worden ist, hat das Königliche Polizeipräsidium in Berlin — nach vorausgegangener Prüfung des von Herrn G. A. Plewe in Berlin erbauten elektrischen Strassenbahnwagens — ebenfalls die Genehmigung ertheilt, den nach dem Reckenzaun'schen System erbauten Wagen auf der Linie Brandenburger Thor-Moabit in Betrieb zu setzen.

Verwendung von Eisen zu Bahnschwellen.

Schon seit Jahren, so schreibt das „B. T.", agitiren die Deutschen Eisenindustriellen für eine ausgedehntere Verwendung von Eisen und Stahl zu Bahnschwellen. Es liegt auf der Hand, dass eine derartige Verwendung für die Deutsche Eisenindustrie, die längst mit ihrer Produktionsfähigkeit über das Mass des thatsächlichen Verbrauches hinausreicht, eine Frage von grosser Wichtigkeit, wo nicht eine Lebensfrage ist. Auch scheint der eiserne Oberbau vor der Verwendung hölzerner Schwellen so grosse Vorzüge zu haben, dass man schon seit längerer Zeit mit dem Ersatze der Holzschwellen durch eiserne begonnen hat. Der Anschaffungspreis der letzteren beläuft sich nicht wesentlich höher als der für Schwellen aus Eichenholz. Dagegen ist die eiserne Schwelle begreiflicher Weise viel dauerhafter, als die hölzerne, und die Unterhaltungskosten der Bahnen vermindern sich mithin bei der Anwendung der ersteren. Ueberdies verdienen die eisernen Schwellen vom Gesichtspunkte der Betriebssicherheit den Vorzug. Durch den Einfluss der wechselnden Witterung auf die Holzschwellen ändert sich beständig das Volumen derselben, und es wird eine sichere Befestigung der Schienen dadurch unmöglich gemacht. Die Ueberwachung und Beurtheilung des Zustandes der Schwellen ist bei der verschiedenen Qualität der Hölzer äusserst schwierig, während die Eisen- oder Stahlschwellen durch eine grosse Gleichartigkeit ausgezeichnet sind. Diese und andere Vorzüge haben den eisernen Schwellen schon auf verschiedenen Bahnen Eingang verschafft. Namentlich die Badische Eisenbahnverwaltung ist nach dem bekannten Unglück von Hugstetten in grossem Massstabe zur Verwendung eiserner Schwellen übergegangen.

Auch auf den Preussischen Bahnen hat man mit dem Ersatze der hölzernen Schwellen durch eiserne den Anfang gemacht. Allein man will in den Kreisen der Deutschen Eisenindustrie die Beobachtung gemacht haben, dass in den letzten Jahren diese Bewegung wieder ins Stocken gerathen ist und im Interesse der Waldungen die hölzernen Schwellen wieder bevorzugt werden. Die Ausschreibungen für eiserne Schwellen erfolgen nur noch in geringem Massstabe, und von der Preussischen Eisenbahnverwaltung wird der Schwelle aus Buchenholz neuerdings grosse Aufmerksamkeit zugewendet. Die Beurtheilung der technischen Vortheile oder Nachtheile dieses Materials entziehen sich natürlich der Beurtheilung nichtfachmännischer Kreise. Aber dass durch die Verwendung von Buchenholz zum Eisenbahn-Oberbau die Deutsche Holzzucht keine sonderliche Förderung erfahren kann, ist ziemlich einleuchtend. Unsere Wälder sind an solchem Holze nicht reich genug, als dass wir hoffen könnten, aus dem eigenen Bestande auch nur einen ansehnlichen Theil des Bedarfes zu entnehmen. In der That sind die neuerdings verwendeten Schwellen von Buchenholz zum allergrössten Theile vom Auslande bezogen. Um so mehr scheint es sich zu empfehlen, der Verwendung eiserner Schwellen im Interesse der heimischen Industrie Vorschub zu leisten. Ein jährlicher Ersatz von nur drei Millionen Holzschwellen durch eiserne würde ein Quantum von gegen 150 000 t Flusseisen absorbiren und der Deutschen Industrie eine sehr bedeutende Vermehrung ihres Absatzes sichern. Ueberdies würde durch das Beispiel Deutschlands, wie es theilweise schon geschehen ist, das Ausland zur Nachahmung gereizt und dadurch der Deutschen Eisenproduktion ein weiterer Absatzkreis erschlossen werden.

Alle diese Gründe haben den Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustriellen in Verbindung mit anderen industriellen Gruppen veranlasst, an den Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eine Petition zu richten, in welcher sie das Verlangen stellen, dass mit dem Ersatze der Holzschwellen durch Schwellen aus Eisen bezw. Stahl fortgefahren und die gänzliche Herstellung des Oberbaues aus Eisen als Endziel ins Auge gefasst werde. Wir verweisen über die Ausdehnung des eisernen Langschwellen- und Querschwellen-Oberbaues auf den Deutschen Bahnen auf eine diesen Gegenstand betreffende Abhandlung in No. 97 S. 1227 d. Ztg.

Verein für Fluss- und Kanalschifffahrt.

In der Sitzung des Ausschusses dieses Vereins am 16. d. Mts. wurde das vom Ingenieur Friedel ausgearbeitete (auch in dieser Zeitung No. 92 S. 1172 erwähnte) Projekt der Kanalisirung der Mosel von Metz bis Coblenz eingehend vom Herrn Direktor Schlink besprochen. Derselbe führte aus, dass die noch der Ausbeutung harrenden Eisenerz- und Kohlengebiete dem Kanal reiche Zufuhr verschaffen würden und durch denselben eine bedeutende Transportersparniss hervorgerufen werde. Die Kosten der Kanalisirung müssten vom Staate getragen werden. Im Verlaufe der weiteren Verhandlungen wies Herr Dr. Hammacher darauf hin, dass der Staat sich durch den Bau des betreffenden Kanals selbst Konkurrenz für seine Bahnen schaffen würde. Vom Standpunkt des Vereins aus aber müsste das Projekt für ein volkswirthschaftlich sehr wichtiges gehalten werden. Jedoch bedürfe dasselbe in Bezug auf viele technische Punkte noch grösserer Klärung und Durcharbeitung. Nach einem Resumé des Professor Schlichting wurde eine Resolution dahingehend angenommen, dass der Verein die Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstrasse für ein Unternehmen von grosser allgemeiner volkswirthschaftlicher Bedeutung halte. Wünschenswerth wäre aber in erster Linie auch die opferwillige Betheiligung der dortigen Interessenten.

Aus Sachsen.

Seitliche Leinenführung.

Mit dem 1. Januar 1886 wird auf allen Schnellzügen und reinen Personenzügen der Sächsischen Staatsbahnen die seitliche Leinenführung — welche bekanntlich den Passagieren gestattet, von dem Koupee aus ein Nothsignal zu geben — eingeführt werden. Sämmtliche Personenwagen sind bereits mit den erforderlichen Oesen versehen.

Für die gemischten Züge wird aus den in No. 20 d. Blattes vom 11. März d. J. S. 261 dargelegten Gründen von der gleichen Einrichtung abgesehen.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz: Verstaatlichungsfrage.

Nachdem die Altenburgische Regierung dem Vernehmen nach die Konzession für Erbauung der zu Konkurrenzirung der Linie Meuselwitz-Gaschwitz projektirten Linie Meuselwitz-Kieritzsch an den Sächsischen Staatsfiskus ertheilt hat, ist im Hinblick darauf, dass diese Bahn die Einnahmen der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn schwer schädigen würde, von mehreren Aktionären der letzteren ein Aufruf erlassen worden, worin die Aktionäre aufgefordert werden, ihre Aktien alsbald bei dem Bankhause Vetter & Komp. in Leipzig zu deponiren, damit der Antrag gestellt werden könne, die Bahn dem Sächsischen Staate zu den früher zwischen der Regierung und der Gesellschaftsvertretung vereinbarten — in diesem Blatte mehrfach erwähnten — Bedingungen abzutreten.

Nach einer soeben eingegangenen Nachricht aber hat der Aufsichtsrath der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn inmittelst in seiner Sitzung vom 18. d. M. auf einen von der „Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt" gestellten Antrag bereits beschlossen, zur anderweiten Beschlussfassung über die Verkaufsfrage eine ausserordentliche General-Versammlung zum 23. Januar k. J. einzuberufen.

Laut einer Anfangs dieses Monats vom Herrn Finanzminister in der II. Kammer der Ständeversammlung abgegebenen Erklärung war derselbe damals noch bereit, die Bahn zu den gedachten Bedingungen zu erwerben. Es wird abzuwarten sein, ob die Eingangs gedachte Konzessions-Ertheilung diesen Standpunkt der Regierung beeinflussen wird.

Preussische Betriebsämter in Leipzig.

In einer ihrer letzten Sitzungen hat die Handelskammer in Leipzig einstimmig beschlossen, die (Sächsische) Staatsregierung zu ersuchen, bei dem Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dahin vorstellig zu werden, dass zur Vertretung der Direktionen der in Leipzig einmündenden Preussischen Bahnen in Leipzig je ein Betriebsamt errichtet werde.

Bau eines Winterhafens und Quai-Erweiterung in Riesa.

Wie die Tagesblätter bereits gemeldet haben, sind von der II. Kammer der Sächsischen Ständeversammlung in der Sitzung vom 17. d. M. die von der Staatsregierung im ausserordentlichen Etat geforderten — in No. 92 d. Blattes S. 1173 bereits vorläufig erwähnten — Summen von 616 000 ℳ für Erbauung eines Winterhafens in Riesa und 784 000 ℳ für Erweiterung des dortigen Elbquais und Erbauung einer neuen Quaiverbindungsbahn daselbst einstimmig bewilligt worden.

Die Regierung hatte diese Postulate mit der in den letzten Jahren eingetretenen ausserordentlichen Steigerung des Riesaer Umschlagsverkehrs begründet. Während derselbe im Jahre 1878 im ganzen 25 500 000 kg betragen, sei er auf 113 000 000 kg im Jahre 1883 und 203 000 000 kg im Jahre 1884 gestiegen und auch im laufenden Jahre sei ungeachtet des ungünstigen Wasserstandes der Elbe ein weiteres Steigen bemerkbar gewesen. Naturgemäss seien daher die vorhandenen Quaianlagen in Riesa in keiner Weise mehr ausreichend und es habe dies schon wiederholt zu Klagen über zu langsame Abfertigung der Schiffe etc. geführt. Eine zweckmässige und gründliche Abhilfe werde nicht durch eine — allerdings den Wünschen der Stadt Riesa besonders entsprechende — Verlängerung des Quais stromaufwärts nach der Stadt zu, auch nicht durch eine blosse Quaiverlängerung stromabwärts, sondern nur durch Anlage eines grossen neuen Winterhafens unter Benutzung der Völlnitzbachmündung bei dem Dorfe Gröba und Verlängerung des Elbquais bis dahin mit Anlage einer neuen Quaiverbindungsbahn zu beschaffen sein. In dem Winterhafen würden zunächst ca. 70 grosse Elbkähne Platz finden, doch sei im Falle des eintretenden Bedürfnisses eine Erweiterung auf nahezu die doppelte Grösse leicht ausführbar. Die neue Quaiverbindungsbahn werde eine Maximalsteigung von 1 : 100 erhalten (die bisherige hatte eine solche von 1 : 40), die Niveaukreuzung der lebhaft befahrenen Leipzig-Dresdener Hauptlinie vermeiden und auch an einem für den Rangirverkehr weit günstiger gelegenen Punkte des Bahnhofs Riesa einmünden, als die bisherige Verbindungsbahn, dergestalt, dass die Leistungsfähigkeit der neuen Bahn etwa das Vierfache der alten Bahn betragen werde.

Nach eingehender Erörterung und Lokalbesichtigung unter Zuziehung von Regierungskommissarien kam die Finanzdeputation der Kammer einstimmig zu dem Votum, dass die Annahme der Regierungsvorlage zur Annahme zu empfehlen sei. In dem erstatteten Bericht wird besonders hervorgehoben, wie es der Staats-Eisenbahnverwaltung als hohes Verdienst anzurechnen sei, dass sie es mit den bisherigen bescheidenen Mitteln ermöglicht habe, die Lage Riesas in so hervorragender Weise für den Elbumschlag nutzbar zu machen, dass aber jetzt zur Erhaltung des Riesaer Verkehrs die Erweiterung der dortigen Anlagen nach den Regierungsvorschlägen unabweisbar nöthig sei.

Kurz vor der Berathung im Plenum ging den Kammermitgliedern noch eine von zahlreichen und angesehenen Handelsfirmen Dresdens unterzeichnete Petition zu, worin ebenso wie in einer früheren anonymen Petition gegen die nach der Regierungsvorlage in Aussicht genommene, die Interessen des Dresdener Elbumschlags-Platzes angeblich schwer schädigende Begünstigung des Riesaer Umschlags protestirt und um Verschiebung der Entschliessung auf ein Jahr behufs Anstellung einer Enquete gebeten wurde. Die Kammer liess sich jedoch durch diese — an vielfachen Unrichtigkeiten und Uebertreibungen leidenden — Petition, obschon sich ein Theil der Dresdener Lokalpresse derselben lebhaft annahm, nicht beirren, lehnte vielmehr einen von den Dresdener Abgeordneten gestellten Antrag, die Beschlussfassung um 4 Wochen zu vertagen, gegen 8 Stimmen ab und genehmigte sodann die Regierungsvorlage, wie bemerkt, einstimmig.

In der Debatte ward von vielen Seiten hervorgehoben, dass die Ausdehnung der Riesaer Anlage dem Dresdener Umschlag keinen Eintrag thun werde, und dass es jedenfalls eine Schädigung der allgemeinen Landesinteressen sein würde, wenn die Entwickelung des von den natürlichen Verhältnissen begünstigten Riesaer Umschlags zu Gunsten des Dresdener — der sich übrigens in den letzten Jahren neben dem von Riesa ebenfalls recht erfreulich entwickelt habe — künstlich zurückgehalten werde. Im einzelnen wurde erwähnt, dass die Entfernung von Riesa nach der am dortigen Umschlag in hervorragender Weise betheiligten Industriestadt Chemnitz zwar nur um 12 km kürzer sei, als die Entfernung Dresden-Chemnitz, dass aber die ausserordentlichen Steigungen der Linie Dresden-Tharandt-Chemnitz die Beförderung von Massenartikeln auf derselben unverhältnissmässig vertheuern, dergestalt, dass es ein grosser volkswirthschaftlicher Fehler sein würde, wenn man die Chemnitzer Elbgüter nicht in Riesa, sondern in Dresden umschlagen wollte.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 7038 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages auf Auslegung der Bestimmungen in § 5 Abs. 2 litt. c des Verschleppungsübereinkommens an die Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Beschlussfassung in Gemässheit der Bestimmungen in § 12 (No. 2) und § 14 des Vereins-Statuts (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 7137 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 7153 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu der neuen Vereinskarten-Liste (abgesandt am 20. bis 22. d. Mts.).

No. 7187 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Benachrichtigung, dass der I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement bezw. zu den Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten etc allseitig in Vollzug gesetzt ist (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus Russland.

Transkaspische Eisenbahn: Askabad-Kisil-Arwat.

Wie die „Nowoje Wremja" berichtet, ist am 19. d. M. die Transkaspische Eisenbahn bis Askabad feierlich eröffnet worden. Abends 7 Uhr kam der Eröffnungszug von Kisil-Arwat in Askabad an. Der Empfang war ein enthusiastischer. Sechs Militärmusiken spielten die Russische Nationalhymne, die Truppen bildeten Spalier und in der Kirche wurde ein Tedeum gesungen, sowie Gebete für den Kaiser, die Kaiserliche Familie, das zweite Eisenbahnbataillon und die Erbauer der Linie gesprochen. Auf dem mit Weihwasser besprengten Eröffnungszug befand sich General Annenkow. Am nämlichen Tage kamen noch zwei andere Eisenbahnzüge in Askabad an; der eine brachte Reisende von Kisil-Arwat, der andere Waaren und Vieh von Michailowskoje. Die Turkmenen, deren Staunen unendlich ist, jagten zu Pferde neben und hinter den Zügen her.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 1. Dezember 1885.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Geh. Baurath Jungnickel.

Der Vorsitzende verliest einen Aufsatz aus dem „Wochenblatt für Baukunde", in welchem die Bedingungen zu der von dem Verein für das laufende Jahr gestellten Preisaufgabe, namentlich die Höhe des ausgesetzten Preises, in einer wenig wohlwollenden Weise besprochen ist. Der Vorsitzende bemerkt hierzu, dass der Verein sich bei Bemessung des Preises wohl bewusst gewesen sei, dass derselbe allein ein völliges Aequivalent für die an die Bearbeitung der Aufgabe aufgewendete Zeit und geistige Thätigkeit nicht biete; der Preis solle nur eine

kleine, den Vermögensverhältnissen des Vereins entsprechende Anerkennung sein; die beste Belohnung bei Zuerkennung des Preises liege in diesem Ausspruch selbst und hierzu komme, dass, wie in dem bezeichneten Aufsatz des Wochenblatts übersehen oder doch nicht bemerkt ist, der Verfasser das volle Eigenthumsrecht an seiner Arbeit und somit die unumschränkte weitere Verwerthung derselben behalte. Auf Vorschlag des Vorsitzenden beschliesst der Verein, die Angelegenheit hiermit seinerseits als abgethan anzusehen.

Bei der statutenmässig heute nothwendigen Neuwahl des Vorstandes werden die bisherigen Mitglieder desselben durch Akklamation wiedergewählt, und zwar die Herren Geh. Ober-Regierungsrath Streckert, Oberst Golz, Verlagsbuchhändler W. Ernst und Regierungs- und Baurath Mellin; an Stelle der Herren Geh. Baurath Jungnickel und Eisenbahn-Bauinspektor Lantzendörffer, welche die Wiederwahl als Schriftführer ablehnten, wurden die Herren Eisenbahn-Bauinspektor Claus und Regierungs-Baumeister Bassel gewählt.

Herr Major Fleck spricht über die seitherige Entwickelung der Ungarischen Staatsbahnen und die Bahnhofsanlagen in Budapest. Bis zur Mitte des vorigen Jahrzehntes waren die Eisenbahnen meistens in den Händen von Privatgesellschaften; als sich zu diesem Zeitpunkte herausstellte, dass viele derselben sich nicht würden weiter halten können, kaufte der Staat die nothleidenden Bahnen an, vollendete sie und nahm den weiteren Ausbau des Netzes nach festem Programm in die Hand; gegenwärtig befindet sich die Hälfte der in Ungarn vorhandenen Eisenbahnen (8 700 km) in Staatsverwaltung. Der Vortragende beschreibt die Entwickelung des Staatsbahnnetzes in den letzten 10 Jahren näher und zieht die Verhältnisse in Vergleich mit den Eisenbahnverhältnissen Deutschlands und Oesterreichs; an der Hand einer Eisenbahnkarte werden die verschiedenen Linien näher bezeichnet. Auf die Entwickelung des Netzes wirkten ausser den Interessen der einzelnen Landesgebiete wesentlich bestimmend ein die Lage des einzigen Ungarischen Seehafens in Fiume, der Anschluss an die Orientbahnen und die wachsende allgemeine Bedeutung der Landeshauptstadt Budapest. Von letzterer gehen jetzt 6 in der Hand des Staates befindliche und bis an die Landesgrenze durchgehende Eisenbahnlinien aus; den mehr und mehr sich steigernden Verkehr derselben musste bis zum vorigen Jahre der kleine Bahnhof an der Josefstadt bewältigen, welcher ursprünglich nur für die nördliche Linie bestimmt und für den Stadtverkehr ungünstig gelegen war; die wachsenden Verkehrsverhältnisse drängten daher zur Anlage eines neuen Centralbahnhofs, welcher im August 1884 dem Betriebe übergeben wurde. Derselbe liegt im Osten der Stadt, ist als Kopfstation angeordnet und hat Gleisanlagen für einen Verkehr von täglich 30 ankommenden und 30 abgehenden Zügen, im Bedarfsfalle auch der doppelten Anzahl. Die 6 in Budapest einmündenden Staatsbahnlinien vereinigen sich vor dem neuen Bahnhof in zwei Linien, dementsprechend in dem Empfangsgebäude 2 Ankunfts-, 2 Abfahrts- und ein Reservegleis in der 180 m langen, 42 m breiten Halle angelegt sind. Der ganze Bahnhof mit im Ganzen 26 km Gleislänge ist elektrisch beleuchtet; das Wasser wird zu den verschiedenen Bedarfsstellen des Bahnhofs durch ein 6 600 m langes Röhrennetz geleitet. Die Gesammtkosten der Bahnhofsanlage sind auf ca. 9 Millionen Mark veranschlagt gewesen, wovon etwa die Hälfte auf das Empfangsgebäude entfällt. Güterbahnhof und Werkstätten sind bei dem alten Bahnhof an der Josefstadt verblieben. Verbunden mit den Bahnhofsanlagen sind ferner eine grosse Mastviehanstalt bei der Vorstadt Steinbruch, ein Getreide-Elevator an der Donau, welcher 30 000 tons Getreide fasst und ein städtisches Schlachthaus.

Herr Ingenieur Froitzheim bespricht im Anschluss hieran die von der hiesigen Firma, den Herren Rössemann & Kühnemann, auf dem Bahnhofe Budapest ausgeführten Einrichtungen zur Sicherheit des Betriebsdienstes. An der Kreuzung der Verbindungsgleise ist ein Centralapparat aufgestellt, welcher die Weichen und die vorhandenen Signale, ein einflügliges Ausfahrts- und ein zweiflügliges Einfahrtssignal, bedient. Drei Kilometer vom Innenbahnhofe entfernt liegt eine Niveaukreuzung in der freien Strecke, welche ebenfalls durch einen Centralapparat gesichert ist und sowohl mit dem ersterwähnten Centralapparat, alls auch mit der Station in Blockabhängigkeit steht. Die Disposition des Stationsblocks weicht insofern von der bei uns üblichen Form ab, als die Blockfelder für die Ausfahrt auf der Abfahrtsseite, die für die Einfahrt auf der Ankunftsseite placirt sind. Zu dieser Blockeinrichtung hat das System Hattemer-Kohlfürst Verwendung gefunden. Der Vortragende erläutert die Anlagen an den ausgestellten Zeichnungen und Modellen in eingehender Weise.

Im Fragekasten befand sich die Frage: a) Weshalb und wie weit ist die Moltke-Brücke baufällig? b) Vorausgesetzt, die Brückenpfeiler seien bis unterhalb der Kämpfer im Loth und intakt geblieben, kann alsdann der Umbau der oberen Pfeilerpartien und der Eisenkonstruktion derart getheilt erfolgen, dass zunächst die eine Brücken-Längshälfte im Betriebe bleibt, bis die andere umgebaut ist, letztere darauf in Betrieb genommen und erstere nunmehr ebenfalls umgebaut und somit der Bau einer Interimsbrücke gespart wird? — Herr Geh. Oberbaurath Wiebe bezeichnet als Grund für die Deformation der Brücke das erfolgte Ausweichen eines Theiles der Pfeiler, wodurch der Scheitel des einen Bogens sich gesenkt und die anderen Oeffnungen in Mitleidenschaft gezogen habe; ein gänzliches Abtragen der Brücke erscheine unvermeidlich. — Herr Stadtbauinspektor Siebeneicher stellt nähere Mittheilungen über die vorhandene Deformation und deren Ursachen, sowie über den geplanten Umbau für eine der nächsten Vereinsversammlungen in Aussicht.

Durch Abstimmung in üblicher Weise werden aufgenommen als auswärtige Mitglieder die Herren Professor Rincklake in Braunschweig und Regierungs-Baumeister Schwartzkopff in Frankfurt a. M.

Miszellen.

Orientalische Eisenbahnen.

Herr H. Sarrazin, der Baudirektor der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, ist von Wiesbaden, woselbst die Baudirektion ihren Sitz hatte, am 15. September c. nach Constantinopel abgereist, um dort im Auftrage der genannten Gesellschaft auch die Betriebsdirektion der Bahnen zu übernehmen. Herr Sarrazin kam auf seiner Reise nach Constantinopel gerade am Tage der Rumelischen Erhebung in Philippopel an, wurde dadurch an der Weiterreise nach Constantinopel verhindert, musste sein Vorhaben, die Bahnstrecke Philippopel-Constantinopel zu inspiziren aufgeben und konnte sich schliesslich der drohenden Gefahr, von den Bulgaren zurückgehalten zu werden, nur dadurch entziehen, dass er sich nebst seinen Begleitern, Herrn Oberingenieur Oppermann und Generalsekretär Grosholz, mittelst des Sonderzuges, welcher ihn nach der Türkischen Hauptstadt bringen sollte, schleunigst wieder nach Tatarbazardschik begab, von wo aus er über Lompalanka und Varna schliesslich das Goldene Horn erreichte. — Unter den vielen Deutschen Beamten der Orientalischen Eisenbahngesellschaft herrscht grosse Befriedigung darüber, nunmehr einen Landsmann als ihren obersten Beamten zu besitzen. k.

Eisen- und Stahlexport von England nach Amerika.

Der Export von Schienen von England nach Amerika hat für die mit August jeden Jahres endende Versandkampagne der letzten 7 Jahre in Tonnen à 2 240 Pfd. betragen:

	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Eisen . .	331	74 875	77 579	20 813	2 519	—	—
Stahl . .	13 201	82 814	136 652	132 463	44 794	16 118	4 843
zusammen	13 532	157 689	214 231	153 276	47 313	16 118	4 843

Darnach ist der Export dieses Jahres 70 pCt. weniger wie voriges Jahr; nur $^{1}/_{10}$ von dem im Jahre 1883 und nicht $^{1}/_{14}$ von dem des Jahres 1881. Eisenschienen-Export hat fast ganz aufgehört, etwas ging nach Indien und ein noch kleinerer Theil zur Argentinischen Republik.

(„Railroad Gazette." 2. Oktober 1885.) r.

Litteratur.

Tarifbuch. Eine systematische Zusammenstellung der die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnlinien berührenden Güter-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehtarife von J. S. Tenscherz, Königlich Bayerischem General-Direktions-Official. München, 1886. Dr. Wild'sche Buchdruckerei (Gebr. Parcus). Ladenpreis 3 ℳ, Subskriptionspreis für Bahnbeamte 2 ℳ.

Die Eröffnung der Arlbergbahn sowie mehrerer anderer wichtigen Eisenbahnlinien, z. B. der über Stockheim-Probstzella-Eichicht, und die Oesterreichischen und Preussischen Verstaatlichungen haben in neuerer Zeit die Tarifverhältnisse Bayerns in ausgedehntem Masse umgestaltet und das frühere Tarifmaterial ausser Gültigkeit gesetzt.

Der Verfasser hat nun den gegenwärtig eingetretenen Stillstand in dieser Bewegung benutzt, mit seinem Werke gewissermassen ein vollständiges Inventarium aller am 1. Januar 1886 bestehenden, Bayern mittelbar oder unmittelbar berührenden Reglements, Tarife, Gesetze, Verordnungen, Vereinsbestimmungen u. s. w. aufzustellen und zwar sowohl bezüglich des lokalen, direkten und Transit-Eisenbahn-, wie auch des Dampfschiffverkehrs auf der Donau, dem Bodensee, dem Ludwigs-, Donau-, Mainkanal, endlich des kombinirten Bahn- und Wasserverkehrs.

Da dies Buch auch überall die zu den Ausnahmetarifen gehörenden Artikel angibt, und Hinweise auf die Dienstbefehle, Instradirungsvorschriften, Nachträge etc. enthält, so wird es unzweifelhaft für viele bahnamtliche und kaufmännische Kreise, besonders für Speditionsfirmen ein sehr nützliches und brauchbares Nachschlagewerk bilden. Die Tarifsätze selbst sind freilich nur ausnahmsweise darin angegeben, so dass, um diese im gegebenen Falle kennen zu lernen, in der Regel die Einsicht des bezüglichen Tarifs selbst nöthig ist. Die Zuverlässigkeit des aus ca. 400 Tarifheften u. s. w. mühsam zusammengetragenen Inhalts ist durch genaue Prüfung seitens der Hilfsarbeiter im Königlich Bayerischen Tarifreferat gesichert. H.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrsstörungen.

Kön. Ung. Staatsbahnen. Infolge starken Eisganges auf der Donau ist die Trajektirung zwischen Gombos und Erdöd seit 17. d. Mts. unmöglich geworden, weshalb der Gesammtverkehr zwischen obigen Stationen auf unbestimmte Zeit eingestellt wurde. (2644)

Budapest, am 18. Dezember 1885.
Die Direktion.

II. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatsbahnen. Zu den Transittarifen ab Mannheim und Ludwigshafen vom 10. August cr. gelangt mit Gültigkeit vom 18. d. Mts. je der erste Nachtrag, anderweite theilweise billigere Frachtsätze für den Transport von Getreide enthaltend, zur Ausgabe. (2645)

Karlsruhe, den 16. Dezember 1885.
Generaldirektion.

Am 1. Januar 1886 tritt der Nachtrag III zu dem Tarif für den **Lokal-Güterverkehr** des Bezirks der unterzeichneten Direktion in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr, sowie Tarifentfernungen bezw. Tarifsätze für die Haltestelle Gr. Möhringen und die Station Tangermünde. Die Tarifsätze für letztere Station treten mit dem Tage der Betriebseröffnung der Stendal-Tangermünder Eisenbahn in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei den diesseitigen Expeditionen vom 28. d. M. ab zu beziehen.

Magdeburg, den 16. Dezember 1885. (2646)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zu dem vom 1. Mai 1884 ab gültigen Anhang zum Verbands-Gütertarife vom 1. April 1883 ist der am 20. d. M. in Kraft tretende Nachtrag 4 herausgegeben, welcher ermässigte Frachtsätze für Einbeck und Ringelheim, sowie die am 1. Februar 1886 eintretende Aenderung des Ausnahmesatzes für Holz im Verkehr zwischen Leipzig (H. S. G. u. Th.) und Königslutter (von 0,59 auf 0,69 *M.* pro 100 kg) enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 11. Dezember 1885. (2647)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - Tiroler Eisenbahnverband. Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen etc. Am 1. Februar 1886 tritt der Nachtrag I zu dem ab 15. November 1885 giltigen Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen von Stationen der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach den in Tirol gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Kraft.

Derselbe enthält theilweise erhöhte Frachtsätze ab Stationen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und werden dadurch die auf Seite 18 und 19 des genannten Ausnahmetarifs enthaltenen Taxen aufgehoben.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen und bei der Regieverwaltung der unterfertigten Stelle, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden.

München, den 15. Dezember 1885. (2648)
Generaldirektion der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Südwestdeutscher bezw. Niederländisch - Schweizerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1886 treten die in den Tarifheften für den Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr vom 1. Februar 1885 sowie in dem Hefte I zum Niederländisch - Schweizerischen Verkehr enthaltenen Ausnahmefrachten für den Artikel „Asphalt" ausser Wirksamkeit.

Köln, den 20. Dezember 1885. (2649)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.).

Im Anschluss an unsere Bekanntmachungen vom 21. August und 21. Oktober d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die Haltestelle **Saaten-Neuendorf** vom 1. Januar k. J. ab auch für den Vieh-Verkehr eröffnet werden wird.

Berlin, den 17. Dezember 1885. (2650)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für **rohe Baumwolle** in Wagenladungen à 10 000 kg von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg nach Sosnowice trans. und Myslowitz trans. sind ermässigte Ausnahme-Frachtsätze vom 1. bezw. 10. d. Mts. ab in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Hannover, den 18. Dezember 1885. (2651)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Weichsel - Eisenbahn - Verband. Zum Spezial-Exporttarif 1 für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser tritt mit dem 20./8. Dezember cr. der Nachtrag 4 in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Mehl enthält.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltungen zu haben.

Danzig, den 19. Dezember 1885. (2652J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Die laut Bekanntmachung vom 6. November d. J. für den ersten Januar k. J. in Aussicht genommene Aenderung der Preise und der Gültigkeitsdauer der im obigen Verbande zur Ausgabe kommenden Retourbillets tritt erst am 1. Februar 1886 in Kraft.

Von dem gleichen Tage ab findet eine direkte Personen- und Gepäck-Abfertigung zwischen Kösen und Frankfurt a/M. (Ostbahnhof), sowie zwischen Weimar einerseits und Hanau (H. L. B.), Frankfurt a/M. (Ostbahnhof), Mannheim über Goldstein und über Friedrichsfeld, Darmstadt über Babenhausen und Worms über Mainz andererseits nicht mehr statt.

Erfurt, den 17. Dezember 1885. (2653)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güter-Verkehr mit der Prinz-Heinrich-Bahn. Am 1. Februar 1886 werden, unter Aufhebung der Tarifhefte 4 und 9 vom 1. Juni 1883, neue Tarifhefte 4 (Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn) und 9 (Verkehr mit der Main-Neckarbahn) sowie der Nachtrag III zum Tarifheft 5, letzterer neue bezw. veränderte Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M., Hanau und Höchst a/Main des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. enthaltend, eingeführt.

Ueber die am 1. Februar k. J. eintretenden Erhöhungen und Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze ertheilt das Tarifbüreau der Reichs-Eisenbahnen in Strassburg Auskunft.

Köln, den 16. Dezember 1885. (2654)
Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Januar k. J. treten in Kraft:

a) Nachtrag II zum allgemeinen Gütertarife vom 1. August 1884 (Preis 45 ₰) und
b) Nachtrag IV zum Ausnahmetarife für den Transport von Europäischem Bau- und Nutzholz vom 1. März 1884 (Preis 20 ₰),

enthaltend Aufnahme neuer Stationen, veränderte Frachtsätze für verschiedene Stationen bezw. einzelne Artikel, Aufnahme der Stationen der Brölthaler Eisenbahn in den vorbezeichneten Holz-Ausnahmetarif, Aufhebung von direkten Frachtsätzen, Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen bezw. Ergänzungen.

Am 1. Februar k. J. kommen zur Aufhebung:

1. Die im allgemeinen Gütertarife vom 1. August 1884 sowie im Holz-Ausnahmetarife vom 1. März 1884 und den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze zwischen der Bayerischen Station Hof einerseits und
   a) den Stationen Aschendorf, Barnstorf, Beesten, Bippen, Bohmte, Diepholz, Drebber, Freren, Fürstenau, Hassbergen, Kattenvenne, Kellerberg, Kluse-Dörpen, Lathen, Lemförde, Lengerich, Leschede, Lingen, Meppen, Nortrup, Osnabrück, Rheine, Salzbergen, Spelle und Vehrte des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und
   b) den Stationen Beverungen, Höxter, Fürstenberg und Wehrden (Weser) des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld

   andererseits.

   Direkte Frachtsätze für Station Hof bestehen im Rheinisch - Westfälisch-Sächsischen Verkehre.
2. Die im Holz - Ausnahmetarife vom 1. März 1884 bei den Schnittpunkten I, II, IV, V und VI der Schnitttariftabelle B für Station Holzminden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld vorgesehenen Frachtsätze. Direkte Frachtsätze für Station Holzminden bestehen im Hannover - Bayerischen Verbande.

Die in dem vorgenannten Nachtrage IV zum Holz - Ausnahmetarife enthaltenen höheren Frachtsätze der Klasse B für den Verkehr zwischen Franzensbad, Iserlohn, Iserlohn (Ostbahnhof) und Westig treten erst am 1. Februar k. J. in Kraft.

Köln, 15. Dezember 1885. (2655)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn. Elbe-Umschlagsverkehr. Die in den Tarifen Ungarn-Laube und Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 enthaltenen Ausnahme-

tarife, welche im Reklamationswege Anwendung finden, sowie die im Centralblatt No. 103 frtlfd. No. 2353 für Getreide etc. und No. 112 frtlfd. No. 3456 für Talkerde mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1885 publizirten Frachtsätze bleiben unter Aufrechterhaltung der an dieselben geknüpften Bedingungen bis auf weiteres längstens bis

Ende Dezember 1886

in Kraft.

Die in Vorlage zu bringenden Dokumente sind längstens bis Ende März 1887 einzureichen.

Wien, am 17. Dezember 1885. (2656)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Am 1. Januar 1886 tritt ein Ausnahmetarif für den Transport von mineralischen Kohlen in ganzen Wagenladungen ab Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Prag (Dux-Bodenbacher Eisenbahn) und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach Lindau, Station der K. Bayerischen Staatsbahnen, sowie nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Vorarlberger Bahn) in Wirksamkeit.

Gleichzeitig werden die in dem bisherigen Ausnahmetarif vom 1. April 1880, bezw. die im Böhmisch-Lindauer Tarif vom 1. April 1885 und Böhmisch-Vorarlberger Tarif vom 1. Mai 1885 enthaltenen bezüglichen Frachtsätze aufgehoben.

Wien, im Dezember 1885. (2657)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen
im Namen der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Januar 1886 gelangt der Nachtrag IV zum Tarif für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr via Seidenberg-Liebau und Mittelwalde vom 20. Juli 1883 zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrags liegen bei den betheiligten Stationen, sowie bei der unterzeichneten Centralverwaltung zur Einsicht bereit.

Wien, am 15. Dezember 1885. (2658)

Die Centralverwaltung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. Januar 1886 tritt der X. Nachtrag zu dem vom 1. Juli 1883 gültigen Tarif Theil II, Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport etc. auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen der Allgemeinen und Spezialbestimmungen, der Stations- und Ausnahmetarife sowie neue Stationstarife und Schnitttarife, letztere für den Verkehr mit Wien Lagerhaus und Wien Donau-Quaibahnhof, wodurch jedoch keineswegs in irgend einer Relation eine Erhöhung der Tarife eintritt.

Wien, im Dezember 1885. (2659)

K.K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandsverkehr mit Oesterreich. Zum Tarife Theil II — Heft 1 vom 1. September 1884 tritt mit 1. Januar 1886 ein Nachtrag IX in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen bezw. Erweiterung der Bestimmungen, der Klassen- und Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I Pestalozzig. 8 erhältlich. (2660 RM.)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Lokal-Personentarif der vormaligen Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 1. Januar 1875 und der vormaligen Altona-Kieler Eisenbahn vom 1. Januar 1877 tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1886 der Nachtrag XIII bezw. XXIV in Kraft.

Die bezüglichen Tarifnachträge enthalten neben Abänderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands unter Aufhebung bestehender Tarifsätze anderweite Tarifsätze für Retourbillets.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Billetexpeditionen.

Altona, den 14. Dezember 1885. (2661)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die im **Nachtrag XII** vom 1. August 1884 zum **Lokaltarif** über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom Juli 1876 aufgeführten Gepäck-Ueberfrachtsätze zwischen Zajonczkowo und Loebau einerseits und sämmtlichen diesseitigen Stationen andererseits sind vom 1. Januar 1886 ab nach dem Einheitssatze von 0,08 ℳ pro 10 kg und 10 km ermässigt worden. Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche diesseitigen Stationen.

Danzig, den 18. Dezember 1885. (2662 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Januar 1886 ab tritt zum Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Lübeck-Hamburger Eisenbahn via Oldesloe, vom 10. Dezember 1875, der Nachtrag IX, und zum Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Verbandstationen der Lübeck-Hamburger Eisenbahn via Hamburg, vom 15. Juni 1875, der Nachtrag III in Kraft.

Beide Nachträge enthalten Abänderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements, der erstere auch anderweite Tarifsätze für Retourbillets.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 19. Dezember 1885. (2663)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. Januar 1886 tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Schleswig-Holsteinischen Verbande vom 1. November 1878 der Nachtrag XXI in Kraft.

Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der Spezial- und Zusatzbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands anderweite Tarifsätze für Retourbillets, gültig für alle Züge.

Altona, den 17. Dezember 1885. (2664)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. Februar 1886 kommen für den **Personenverkehr** zwischen diesseitigen Stationen und Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin anderweite Retourbillets mit verlängerter Gültigkeitsdauer zur Einführung, deren Preise für die III. Wagenklasse, im Verkehr mit Berlin, eine geringe Erhöhung erleiden.

Stettin, den 18. Dezember 1885. (2665)

Direktion der Alt-Damm-Colberger
Eisenbahngesellschaft,
zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Januar n. J. gelangt der Nachtrag VI zum Personentarif Main-Weser-Oberhessen, welcher unter Anderem ermässigte Fahrpreise für Lauterbach-Frankfurt a/M. enthält, zur Einführung.

Giessen, den 17. Dezember 1885. (2666)

Grossherzogliche Direktion.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Am 1. Januar 1886 tritt Nachtrag IV zum Tarife vom 1. Juni 1878 für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn einerseits und Stationen der Magdeburg-Halberstädter, resp. Frankfurt-Bebraer, sowie der Hannoverschen Staatsbahn (via Witzenhausen) andererseits in Kraft, welcher u. A. Aenderungen der Spezialbestimmungen zu den §§ 10 und 26 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthält. (2667)

Nordhausen, den 19. Dezember 1885.

Die Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Personentarif für den Nachbarverkehr zwischen Altona-Kieler und Berlin-Hamburger Stationen vom 1. Januar 1876 tritt am 1. Januar 1886 der Nachtrag XXXXV in Kraft.

Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements u. a. anderweite Tarifsätze für Retourbillets.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 21. Dezember 1885. (2668)

Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die fälligen Zinskoupons der Schleswigschen Eisenbahn-Stammaktien, sowie der Altona-Kieler- und der Schleswigschen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen werden vom 2. Januar k. J. an jedem Wochentage von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags bei unserer Hauptkasse im hiesigen Stationsgebäude und bei unseren Betriebskassen zu Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg eingelöst werden.

Die Einlösung der Zinskoupons der Schleswigschen Eisenbahn-Stammaktien und Prioritäts-Obligationen erfolgt ausserdem bei den Herren von Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M. und diejenigen der II. und IV. Emission der Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen bei der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Koupons müssen mit einem vom Inhaber unterschriebenen Verzeichniss nach vorgeschriebenem Formular, geordnet nach den verschiedenen Anleihen und den Werthen, eingeliefert werden. Formulare sind bei den Zahlstellen abzufordern.

Altona, den 7. Dezember 1885. (2669)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Von den laut Bekanntmachung der vormaligen Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft vom 28. Dezember 1876 zum 1. Juli 1877 gekündigten Altona-Kieler

Prioritäts-Obligationen II. Emission ist die Nummer 12109 über 100 Thaler, jetzt 300 Mark, noch nicht zur Einlösung präsentirt worden.

Der Inhaber dieser Obligation wird wiederholt aufgefordert, dieselbe bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude oder bei unseren Betriebskassen zu Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg (an jedem Wochentage von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Mittags) einzureichen, zugleich wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Verzinsung dieser Obligation bereits mit dem 1. Juli 1877 aufgehört hat.

Altona, den 17. Dezember 1885. (2670)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Einlösung der am 2. Januar k. J. fälligen Zinskoupons der $4^1/_2$ und 4 pCt. Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an:

in Braunschweig: bei unserer Hauptkasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

„ Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Co. und bei der Berliner Handelsgesellschaft.

Werden mehrere Zinskoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem, von den Präsentanten unterschriebenen, nach den Kategorien und Nummern der Obligationen geordneten, die Stückzahl und den Geldbetrag ergebenden Verzeichniss einzureichen.

Braunschweig, den 19. Dezember 1885.
Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn. (2671)

Altona-Kieler Eisenbahn. Die diesjährige Ausloosung der Prioritätsobligationen I., II., III und IV. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat am 2. d. Mts. stattgefunden und sind in derselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission mit Zinskoupons No. 4—20 und Talon (19. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thlr. oder 450 M.
No. 22 35 155 166 261 351 368 489 490 648 663 950 1119 1129 1142 1432 1475 1614 1755 1945 1958 1982 2036 2153 2346 2382 2419 2504 2536 2660 2712 3040 3199 3321 3639 3739 3944 3989 4024 4179 4290 4296 4490 4583 4599 4784 4824 4871 4878 4892.

25 Stück à 300 Thlr. oder 900 M.
No. 5050 5059 5085 5188 5242 5454 5477 5489 5554 5572 6026 6040 6047 6066 6119 62[illegible]0 6260 6327 6354 6468 6661 6733 6738 6916 7057.

10 Stück à 750 Thlr. oder 2250 M.
No. 75[illegible] 7616 7882 8346 8369 8371 8374 8393 83[illegible] 8433.

5 Stück à 1500 Thlr. oder 4500 M.
No. 8588 8783 8825 8905 8935.

2. 4½ pCt. konvertirte, früher 5 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission mit Zinskoupons No. 18 bis 20 und Talon (15. Ausloosung).

I. Theil.

130 Stück à 100 Thlr. oder 300 M.
No. 70 95 148 200 304 601 612 850 912 964 1082 1294 1871 2001 2075 2381 2409 2616 2624 2721 2853 3756 3791 4016 4147 4267 4728 4848 4893 4910 4924 4983 4987 5312 5331 5338 5375 5428 5436 5561 5659 5695 5763 5789 5967 6079 6235 6521 6532 6652 6666 6777 6778 6812 6877 6915 7078 7079 7103 7133 7323 7344 7435 7497 7669 7703 7911 8013 8027 8169 8231 8360 8434 8459 8607 8724 8759 8773 8864 8868 8880 8900 9067 9191 9212 9303 9331 9348 9495 9520 9588 9593 9651 9675 9678 9750 9827 9888 9921 9999 10071 10101 10141 10149 10226 10337 10422 10514 10623 10626 10779 10901 10930 10953 11148 11150 11282 11328 11505 11614 11863 11872 11913 11950 11994 12191 12348 12390 42405 12450.

26 Stück à 500 Thlr. oder 1500 M.
No. 12515 12541 12580 12582 12672 12747 12936 12994 13023 13039 13140 13264 13453 13792 13843 13990 14009 14028 14127 14427 14438 14598 14625 14696 14937 14970.

II. Theil.

54 Stück à 100 Thlr. oder 300 M.
No. 15220 16137 16162 16314 16320 16326 16338 16339 16514 16991 16993 16996 17043 17098 17249 17300 17468 17484 17505 17559 17642 17644 17647 17651 17738 17766 17924 17952 18184 18408 18412 18495 18496 18559 18638 18657 18717 18732 18825 18864 18887 19038 19135 19234 19470 19495 19594 19596 19691 19707 19751 19815 19913 19965.

10 Stück à 500 Thlr. oder 1500 M.
No. 20021 20045 20059 20492 20494 20531 20796 20898 20971 20979.

3. 4½ pCt. Prioritätsobligationen III. Emission mit Zinskoupons No. 9—20 und Talon (9. Ausloosung).

56 Stück à 300 M.
No. 539 649 655 657 694 1074 1081 1106 1674 1684 1695 2434 2435 2437 2443 2923 2934 3009 3069 3138 3141 3145 3396 3714 3761 4752 4767 4938 4940 5170 5190 5578 5698 5936 6119 6341 6382 6420 6425 6492 6556 6601 6730 6795 6796 6910 7038 7058 7074 7101 7103 7105 7312 7331 7404 7495.

10 Stück à 1500 M.
No. 7577 8043 8131 8261 8283 8426 8430 8469 8607 8870.

4. 4½ pCt. Prioritätsobligationen IV. Emission, ohne Zinskoupons jedoch mit Talon.

I. Theil (7. Ausloosung).

19 Stück à 500 M.
No. 1018 1058 1077 1098 1099 1100 1112 1120 1202 1241 1312 1561 1638 1799 1852 1933 1959 2135 2409.

5 Stück à 2000 M.
No. 3135 3257 3300 3440 3504.

II. Theil (6. Ausloosung).

18 Stück à 1000 M.
No. 5351 5467 5590 5724 5735 5784 5902 5911 5949 6047 6153 6193 6196 6407 6430 6574 6682 6701.

Die Zahlung der Kapitalbeträge der gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. Dezember d. Js. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinskoupons und Talons vom 2. Januar 1886 an täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude und den Königlichen Eisenbahn Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg.

Die ausgeloosten Prioritätsobligationen der II. Emission können auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst werden.

Die bis zum 30. Juni d. Js. weiter eingelösten 112 Stück Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission, 211 Stück II. Emission, 56 Stück III. Emission und 30 Stück IV. Emission sind mit den dazu eingelieferten Zinskoupons und Talons gemäss § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden.

Von den in früheren Ausloosungen gezogenen Nummern der gedachten 4 Emissionen sind bisher folgende Prioritätsobligationen nicht eingelöst worden:

I. Emission.

Aus der 18. Ausloosung: No. 416 417 790 861 2102 2143 4527 7338 8541.

II. Emission.

I. Theil.

a) Aus der 10. Ausloosung: No. 2165 3609 5985 7024.

b) Aus der 11. Ausloosung: No. 1134 1164 3213 9315 9316 13011 13074.

c) Aus der 12. Ausloosung: No. 2092 2595 4025 10508 10961 11330 13225.

d) Aus der 13. Ausloosung: No. 253 352 2125 5660 7267 11038 12199 14374.

e) Aus der 14. Ausloosung: No. 1825 2712 2930 4564 5012 5073 5212 5267 8579 9801 11808 12495 12593.

II. Theil.

a) Aus der 7. Ausloosung: No. 18702.

b) Aus der 8. Ausloosung: No. 19445.

c) Aus der 9. Ausloosung: No. 17118 20354.

d) Aus der 10. Ausloosung: No. 17115 17654 19363.

e) Aus der 11. Ausloosung: No. 19849.

f) Aus der 12. Ausloosung: No. 16801 17044 20515.

g) Aus der 13. Ausloosung: No. 17250 17410 19300 19317 19756 19775 19862.

h) Aus der 14. Ausloosung: No. 16709 17276 17530 17723 18763 19411 20160 20488.

III. Emission.

a) Aus der 6. Ausloosung: No. 8688.

b) Aus der 7. Ausloosung: No. 4977 5554 5563 5576 5979 7340.

c) Aus der 8. Ausloosung: No. 141 543 549 2944 3195 3234 6222 6319 6760 6761 6764 8404.

IV. Emission.

II. Theil.

a) Aus der 1. Ausloosung: No. 1438 3069.

b) Aus der 4. Ausloosung: No. 989 1486 1563 2547.

c) Aus der 5. Ausloosung: No. 3206.

d) Aus der 6. Ausloosung: No. 2458 2709.

Die vorstehend aufgeführten Nummern werden statutengemäss seit dem 31. Dezember desjenigen Jahres, in welchem die Ausloosung stattgefunden hat, nicht mehr verzinst und verfallen 10 Jahre nach diesem Termine.

Altona, den 13. Juli 1885. (2672)
Königliche Eisenbahndirektion.

V. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Auf Grund der im Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preussischen Staatsanzeiger, der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und dem Anzeiger zum Centralblatt der Bauverwaltung vom 23. September 1885 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll die Anfertigung und Lieferung von:

I. 8 Stück dreiachsigen Personenwagen I/II. Kl.,
II. 5 Stück dreiachsigen Personenwagen III. Kl.,
III. 1 Stück Personenzug-Gepäckwagen,
IV. 42 Stück Normalachsen mit Speichenrädern

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst in den Geschäftsstunden zur Einsicht aus und können von demselben Büreau gegen gebührenfreie Einsendung von 2 M. für I—III, von 1 M. für IV bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wagen und bezw. Angebot auf Lieferung von Satzachsen" versehen portofrei zu dem auf den 7. Januar 1886, Vormittags 12 bezw. 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Altona, den 14. Dezember 1885. (2673)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Für den Bau der Unterführung des II. Hufenweges soll die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für 12 Gleise, bestehend in rund

145 800 kg Walz- und Schmiedeeisen,
3 800 „ Gusseisen,
18 700 „ verzinktes Tonnen- und Wellblech nebst zugehörigen Klempnerarbeiten

öffentlich verdungen werden. Angebote sind versiegelt bis zum Verdingungstermine am

Dienstag, den 5. Januar 1886,
Vormittags 11 Uhr,

im Baubüreau für den Bahnhofsumbau einzureichen, woselbst Bedingungen, Verdingungsanschlag und Zeichnungen eingesehen und gegen Zahlung von 3,50 *M.* entnommen werden können.

Die Ertheilung des Zuschlags erfolgt bis zum 15. Januar 1886.

Bremen, den 16. Dezember 1885. (2674)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verdingung von Erd- und Böschungsarbeiten, der kleineren Brückenbauten und der Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Münster über Rheda nach Lippstadt in der II. Abtheilung. Gesammtbetrag der Erdarbeiten 136 230 cbm, Böschungsflächen 82 230 qm, ausserdem Anlage von 20 999 lfd. Meter Bahnkörper auf Chausseen, sowie Herstellung von 2 741 cbm Beton, Bruch- und Ziegelstein-Mauerwerk, eingetheilt in drei Loose.

Termin am

Dienstag, den 26. Januar 1886.
Vormittags 11 Uhr

in der Amtsstube des Abtheilungsbaumeisters Blumenthal in Lippstadt. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot zur Ausführung von Erd- etc. Arbeiten" sind dem Abtheilungsbaumeister Blumenthal einzureichen. Bedingungen etc. können von demselben gegen Einsendung von 4 *M.* bezogen werden, auch sind die Zeichnungen und Berechnungen auf der Abtheilungs-Amtsstube zur Einsicht ausgelegt. (2675J)

Hannover, den 10. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Ausschreibung. Die auf den Bahnhöfen Berlin (Görlitzer Bahnhof), Cottbus, Görlitz, Senftenberg und Ruhland des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Eisenschienen, Herz- und Kreuzungsstücke sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen etc. sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf

Mittwoch, den 6. Januar 1886
Vorm. 11 Uhr

im hiesigen Verwaltungsgebäude anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau aus, können auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibegebühren von unserem Büreauvorsteher Michaelis hierselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien"
bis zum obigen Termin einzureichen.

Cottbus, den 18. Dezember 1885. (2676J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Wir beabsichtigen die in Oels lagernden alten Werkstatts- und Oberbaumaterialien (Radreifen, Gusseisen, Schmiedeeisen, Drehspähne) im Wege des Meistgebots zu verkaufen. Preisangebote sind bis zum 29. Dezember d. Js. Nachmittags 4 Uhr an die Unterzeichnete einzureichen, von der auch die Bedingungen und Nachweise gegen Einsendung von 0,50 *M.* bezogen werden können.

Poln. Wartenberg, den 17. Dezember 1885.
Direktion. (2677)

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F.G. NEPTUN Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

= 2 goldene Medaillen, Antwerpen 1885. =
41 golden und silberne Medaillen etc.
GEBR. KÖRTING
Hannover
construiren und empfehlen
Filialen: Berlin, London, Mailand, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.
Pulsometer „Körting".
Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. | 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. Geringster Dampfverbrauch. Keine Wartung. 3 000 im Betriebe.
Anordnung einer Wasserstation vermittelst „Körting's Pulsometer".
Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
15 000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.
Automat. Vacuum-Bremsen.
Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Compound Dampfmaschinen
speciell zum Betriebe von Electro-Dynamo-Maschinen
wenig Platz erfordernd mit sehr gleichmässigem Gange und sparsamem Betriebe baut
Ph. Swiderski,
Maschinenfabrik, Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 101. **1885.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogene Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 30. Dezember 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1885.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1885 sowie No. 24 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Indem wir mit dieser Nummer den 25. Jahrgang der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen schliessen, drucken wir an dieser Stelle den Prospekt ab, welchen wir vor 25 Jahren an die Spitze der No. 1 unserer Zeitung setzten, da die Tendenz und der Redacteur des Blattes noch dieselben sind, wie damals.

PROSPEKT.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welcher in seiner jetzigen Gestaltung im wesentlichen seit dem Jahre 1847 besteht und es sich zur Aufgabe gemacht hat, Einheit in die Deutschen Eisenbahneinrichtungen zu bringen, umfasst alle Bahnen der Deutschen Bundesstaaten und mehrere Bahnen benachbarter Länder, in deren Verkehr jetzt der Hauptsache nach dieselben Reglements gehandhabt werden.

Es war seit langer Zeit als Bedürfniss anerkannt, dass ein Verein, dessen Thätigkeit einen so weiten Umkreis umfasst, ein gemeinschaftliches Organ besitze, welches die Berathungen, Beschlüsse und Publikationen des Vereins, welches alles das, was sich organisch auf gleichen Grundlagen in diesem weiten Gebiete entwickelt, zur Kenntniss des grossen Kreises der Personen brächte, welche direkt bei dem Deutschen Eisenbahnwesen betheiligt sind, ein Organ, welches zugleich dem grossen Publikum die Beweggründe unserer Einrichtungen klar machte und welches dazu diente, die Interessen der Eisenbahnverwaltungen mit denen des Publikums zu vermitteln, soweit sie sich **anscheinend** im Widerspruche mit einander befinden — denn in der That werden diese Interessen stets Hand in Hand mit einander gehen, wenn sie von allen Seiten richtig aufgefasst werden. Als ein solches Organ soll die **Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen** dienen, deren Inhalt durch den angedeuteten Zweck grossentheils gegeben ist.

Um jedoch den Kreis der Besprechungen nicht zu sehr zu beschränken und sowohl den Männern, welche ihr Beruf zu dem Eisenbahnwesen zieht, weitere Gesichtskreise zu öffnen, als dem grösseren Publikum alles zu bieten, was ihm im Gebiete des Verkehrswesens interessant ist, soll unsere Zeitung nicht allein solche Gegenstände, welche das Eisenbahnwesen direkt betreffen, in den Kreis ihrer Besprechungen ziehen, sondern auch die Verhältnisse der übrigen Transportanstalten, überhaupt alle nationalökonomisch wichtigen Thatsachen, Fragen und Aufgaben, welche für den gesammten Verkehr Bedeutung haben.

Es werden deshalb neben den **Eisenbahnen** auch die übrigen Anstalten des öffentlichen Verkehrs: das **Post-, Dampfschifffahrts- und Telegraphenwesen,** durch sorgfältige Berücksichtigung aller irgend erheblichen Erscheinungen auf dem Gebiete der **Administration** und der **Statistik,** der **National-Oekonomie,** der **Gesetzgebung** und **Rechtsübung** in dem Vereinsorgane

vertreten sein, jedoch in der Weise, dass das Eisenbahnwesen vorzugsweise Berücksichtigung erfährt, namentlich was den **technischen** Theil der Verwaltung betrifft. Dabei werden wir weder die **historische Entwickelung** der bestehenden Institute, noch die **Verkehrsverhältnisse** des **Auslandes** ausser Betracht lassen, welche letztere bei sachgemasser Vergleichung ein wesentliches Mittel zur Fortbildung unserer eigenen Zustände abgeben.

Wenden wir uns nun zu der

Form des Organs.

Da die Zeitung nicht blos Sprechsaal für wissenschaftliche Erörterungen sein, söndern wesentlich auch dem Publikum den faktischen Zustand des Deutschen Verkehrs, insbesondere des Eisenbahnwesens konstatiren soll, so wird dieselbe als fortlaufende **Zeitung** über das Neueste, was in der Leitung der Eisenbahnen für Handel und Verkehr verfügt wird, berichten.

Sollte sich der Stoff zu sehr anhäufen und sollte sich, wie zu erwarten steht, das Bedürfniss zeigen, umfangreichere Arbeiten technischen, administrativen, national-ökonomischen und juristischen Inhalts mitzutheilen, welche besser im Zusammenhange zu lesen sind und mehr für Fachleute Interesse haben, so werden wir solche demnächst in einer als Beiblatt der Zeitung erscheinenden **Fachzeitschrift***) veröffentlichen.

Auf den

Inhalt der Zeitung

spezieller eingehend, so wird derselbe nach den vorher angegebenen leitenden Gesichtspunkten folgender sein:

A. Leitende Aufsätze.

Erörterungen und Korrespondenzen, das Verkehrswesen des In- und Auslandes betreffend:

I. Was das Eisenbahnwesen anlangt:

1. Mittheilungen aus dem Gebiete der **Technik**, namentlich neuer Erfindungen, Verbesserungen, Ersparungen etc.
2. **Administrative** Gegenstände: Neben getroffenen Verfugungen, erlassenen Reglements und sonstigen Gegenständen des Verwaltungs-Organismus finden hier Platz: die Besprechung der Zweckmässigkeit dieser oder jener Einrichtung, Reklamationen des Publikums über Benachtheiligung beim Eisenbahnverkehr und die darauf erfolgten Entgegnungen und Entscheidungen der Bahnverwaltungen etc.
3. **National-Oekonomie** und **Statistik**: Mittheilung der Hauptresultate im Bau und Betriebe der Deutschen Bahnen, was Frequenz, Einnahme, Ausgabe, Rente etc. betrifft und Besprechung dieser Resultate vom national-ökonomischen und statistischen Standpunkte.
4. **Jurisprudenz**: Kurze Mittheilung und Erörterung interessanter Eisenbahn-Rechtsfälle, sowie neuer, das Eisenbahnwesen betreffender Gesetze, wobei uns in nächster Zeit namentlich das Deutsche Handelsgesetzbuch und das Vereins-Güterreglement Stoff bieten werden.

II. Mittheilungen über die **übrigen öffentlichen Transport-Anstalten** etc.
(Administratives, Juristisches und Statistisches.)

1. Postwesen.
2. Dampfschifffahrt.
3. Telegraphenwesen.
4. Verkehrs- und Handelswesen überhaupt.

III. **Literatur** über die gesammten öffentlichen Transport-Anstalten mit Rezensionen.

IV. **Miszellen** aus dem Verkehrsleben, insbesondere aus dem Eisenbahnverkehre. (Mittheilung allgemein interessanter Ereignisse z. B. wichtige Eisenbahnunglücksfälle etc.)

B. Anzeiger.

I. **Offizieller Theil.**

a) Angelegenheiten des **Vereins** als solchen betreffend.
   1. Verhandlungen innerhalb desselben und dessen Kommissionen.
   2. Sonstige Publikationen der geschäftsführenden Direktion.

b) Amtliche Bekanntmachungen der **einzelnen Verwaltungen.**
   1. Gesetze und Verfügungen der Deutschen Regierungen in Eisenbahnsachen, soweit **deren Kenntniss von allgemeinem Interesse ist.**
   2. Bekanntmachungen der Verwaltungen in Angelegenheiten des Transports:
      a) Fahrpläne,
      b) Tarife,
      c) Reglements.
   3. Bekanntmachungen der Eisenbahn-Aktiengesellschaften für die Aktionäre und Gläubiger.
      a) Berufung von Generalversammlungen,
      b) Verkündigung von den die Rechtsverhältnisse der Aktionäre betreffenden Beschlüssen der Generalversammlungen,
      c) Erhebung der Dividenden und Zinsen, Verloosungen etc.,
      d) Aufforderungen zur Uebernahme von Geschäften und Akkorden, sowie Anerbietungen etc.
   4. Neue Anstellungen, Wahl oder Veränderung im Eisenbahnpersonal, namentlich in den Direktivstellen der Verwaltungen.

II. **Privat-Anzeigen**: Inserate aller Art, insbesondere was Eisenbahnen und Transportwesen überhaupt anlangt.

Da die Mehrzahl der Deutschen Bahnverwaltungen die Zusage ertheilt hat, das Unternehmen durch Lieferung des nöthigen Stoffes kräftig zu unterstützen und zu gleicher Zeit für dasselbe die Mitwirkung bedeutender Kapazitäten sowohl im technischen als im administrativen, volkswirthschaftlichen, juristischen und statistischen Fache in Aussicht steht, das Blatt auch keineswegs bestimmt ist, die Interessen der Bahnverwaltungen einseitig aufzufassen und zu verfolgen, vielmehr jeder verständig geführten Polemik sich öffnen soll: so hoffen wir, dass unsere Eisenbahn-Zeitung zugleich eine würdige Vertreterin des Vereins werden und dem Bedürfnisse aller Klassen des Deutschen Volkes, welche an dem Eisenbahnwesen Interesse haben, Genüge leisten wird.

Ob und inwieweit es der Redaktion gelungen ist, in den jetzt vollendeten 25 Jahrgängen**) das vorstehende Programm durchzuführen, muss sie dem Urtheil der geneigten Leser überlassen. Wir aber fühlen uns verpflichtet, in diesem Augenblick all' denen unseren wärmsten Dank auszusprechen, welche uns in dem ablaufenden Viertel-Jahrhundert bei unserer oft schwierigen redaktionellen Thätigkeit mit Rath und That unterstützt haben.

Die Redaktion.
Dr. jur. W. Koch.

---

*) Diese projektirte Fachzeitschrift (technisches Organ des Vereins) ist statt als Beilage als ein vollkommen selbständiges Blatt: „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung, herausgegeben von E. Heusinger von Waldegg" erschienen.
Ein ebenfalls projektirter Fahrplan-Anzeiger des Vereins ist in den Jahren 1862 und 1863 herausgegeben worden.

**) Der erste dieser Jahrgänge besteht nur aus einem Halbband, da die Zeitung am 1. Juli 1861 zuerst erschien.

Die Orientalischen Eisenbahnen.

Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen hat kürzlich einen Anleihevertrag über eine Million Türkische Pfund = 23 Millionen Francs mit der Türkischen Regierung abgeschlossen gegen 7 pCt. Verzinsung und 1 pCt. Amortisation, welche durch die Einnahmen der von ihr betriebenen Eisenbahnen in der Europäischen Türkei garantirt werden sollen. Bei dieser Gelegenheit sind einige der bedeutendsten alten Differenzen zwischen der Gesellschaft und der Türkischen Regierung endlich beseitigt, so dass dieser Vortrag*) für die Zukunft der Orientalischen Eisenbahnen von der grössten Bedeutung ist. Die beiden hauptsächlichsten Differenzpunkte, welche eine Erledigung gefunden haben, sind die folgenden.

1. Die alte Türkische Baugesellschaft (Société Impériale des chemins de fer de la Turquie d'Europe) hatte Anfangs der 70er Jahre eine Kaution von 25 000 000 Frcs. hinterlegt als Garantie für die übernommene planmässige Fertigstellung der Eisenbahnen.

Diese Kaution sollte nach definitiver Abnahme der Bahn durch die Türkische Regierung und Beseitigung der etwaigen Anstände zurückgezahlt werden. Die definitive Abnahme ist aber niemals erfolgt, und von der Kaution war daher auf Reklamation der Gesellschaft nur ein Theil zurückgezahlt, während ein bedeutender Betrag bis heute noch als Depot zur Hälfte bei der Banque Ottomane und zur Hälfte bei der Banque de Paris et des Pays-bas liegt. Die Türkische Regierung willigt nun in die Herausgabe dieses Depots, während die Betriebsgesellschaft die unbedingte Garantie für die Fertigstellung der Bahnen übernimmt, d. h. für die Erledigung derjenigen Anstände, welche sich ergeben könnten, wenn wirklich einmal eine definitive Abnahme stattfindet. Hierdurch wird es nun der Baugesellschaft möglich werden, ihre begonnene Liquidation zu Ende zu führen und bei allen Differenzen mit der Türkischen Regierung wird es sich nicht mehr um zwei Gesellschaften handeln (die ohnehin der Hauptsache nach aus denselben Personen bestanden), wodurch alles komplizirter wurde, sondern nur noch um eine Gesellschaft, nämlich die Oesterreichische Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.

2. Im Vertrag von 1872, durch welchen die Betriebsgesellschaft den Betrieb übernommen hat, war einerseits eine Pacht von 8 000 Frcs. pro Jahr und Kilometer für die Türkische Regierung festgestellt: sobald das bestimmt bezeichnete Eisenbahnnetz sich ein Jahr lang im Betrieb befunden haben würde, oder statt dessen andererseits einen Antheil von 80 pCt. an dem Ueberschuss von mehr als 12 000 Frcs. pro Kilometer, sobald die im Betrieb befindlichen Theilstrecken einen Bruttoertrag von mehr als 12 000 Frcs. pro Jahr und Kilometer abwerfen würden. Beide Alternativen sind bis heute noch nicht eingetreten; einerseits fehlt von dem damals in Aussicht genommenen und der Betriebsgesellschaft in Pacht gegebenen Eisenbahnnetz namentlich noch eine Verbindungsstrecke zwischen beiden Stümpfen dem Konstantinopeler Netz in Rumelien und der von Salonich ausgehenden Strecken in Macedonien und Albanien), sowie ferner eine Verbindungslinie Jamboli-Schumla (zwischen dem Konstantinopeler Netz und der Rustschuk-Varnaer Bahn); diese Bauten sind zwar sämmtlich in Angriff genommen gewesen, aber unvollendet geblieben, theils wegen Unfähigkeit der Türkischen Verwaltung, theils wegen dem eintretenden Staatsbankerott und den Kriegsereignissen von 1877/78, andererseits ist aber auch der vorgenannte Bruttoertrag von 12 000 Frcs. niemals erreicht worden. Hierdurch war nun das allerdings unerhörte Verhältniss entstanden, dass die Betriebsgesellschaft nicht verpflichtet war und sich auch weigerte, für die im Betrieb befindlichen Theilstrecken der Türkischen Regierung irgend eine Pacht zu zahlen oder ihr irgend eine Antheilnahme an dem Erträgniss zu gewähren. Es bestand aber auch für die Türkei wohl kaum die Möglichkeit, auf dem Boden des Vertrages von 1872 aus dieser üblen Lage herauszukommen, da die noch fehlenden Verbindungsstrecken zum Theil auf Territorien liegen, über welche die Türkei durch die Kriegsereignisse von 1877/78 die Verfügung verloren hat; aber auch abgesehen davon erscheint aus finanziellen Gründen die Herstellung der noch fehlenden Strecken wenigstens bei der jetzigen Finanzlage der Türkei vollkommen hoffnungslos. Die Türkei hat vielfach Anstrengungen gemacht, aus dieser unerträglichen Lage herauszukommen. Im Anfang d. J. drohte sie mit Gewaltmassregeln, d. h. Sequestrirung der Einnahmen der Bahn, was einer einfachen Konfiskation von Privateigenthum gleichgekommen wäre. Oesterreich legte sich aber ins Mittel und es hätten wohl auch kaum die übrigen Mächte geduldet, dass ein so verhängnissvolles erstes Beispiel gegeben würde, dessen Konsequenzen für alle mit Eigenthum in der Türkei betheiligten Nationen sehr bedenklich hätte werden können. Die schon angedrohten Massregeln wurden daher auf speziellen Befehl des Sultans nicht zur Ausführung gebracht und man ging zu dem Versuch über, durch Einberufung des in den Verträgen von 1872 festgesetzten Schiedsgerichtes eine Aenderung der Lage zu erzielen. Es ist aber auch in dieser Beziehung, wie dies so häufig in der Türkei der Fall ist, bei der Absicht und der ersten Anstrengung geblieben und das Schiedsgericht, welches bei der bestimmten Fassung der Verträge von 1872 nur geringe Aussicht auf günstigen Erfolg für die Türkei bot, ist nicht zusammengetreten. Die Frage der Betheiligung der Türkischen Regierung an den Erträgnissen der Eisenbahnen ist nun jetzt durch den Anleihevertrag dahin geregelt: Die Betriebsgesellschaft erhält 7 000 Frcs. pro Jahr und Kilometer vorab zur Bestreitung der Betriebsausgaben, der Rest des Bruttoertrages wird so getheilt, dass die Betriebsgesellschaft 55 pCt., die Türkische Regierung 45 pCt. erhält, wobei die Betriebsgesellschaft die Garantie übernimmt, dass die Betheiligung der Türkischen Regierung pro Jahr und Kilometer mindestens die Summe von 1 500 Frcs. erreicht, d. h. bei ca. 1 180 km mindestens die Summe von 1 770 000 Frcs. Diese Betheiligung dient nun als Garantie für die Verzinsung und Amortisation der Anleihe, für welche jährlich eine Summe von 1 840 000 Frcs. erforderlich ist. Wenn nun zu den bisherigen Linien noch die auf Türkischem Gebiete gelegenen Anschlüsse an das Serbische resp. Oesterreichisch-Ungarische Netz von 130 km mit dem Jahresbetrag von im Minimum 1 500 Frcs. pro 1 km hinzukommen, so beläuft sich die von der Betriebsgesellschaft garantirte Minimalsumme auf zusammen 1 965 000 Frcs., so dass alsdann die Verzinsung und Amortisation der Anleihe durch die garantirte Minimalbetheiligung vollständig gedeckt erscheint, wonach dann ein etwaiges Mehrerträgniss zur freien Verfügung der Türkei bliebe, welcher ausserdem nach Amortisation der Anleihe (nach 31 Jahren) die Gesammtbetheiligung frei zufällt.

Für die Türkei ist der Werth dieses Abkommens schwer zu schätzen. Dasselbe ist sehr günstig, wenn man von der Annahme ausgeht, dass es kein legales Mittel gebe, im anderen Wege als durch freie Uebereinkunft mit der Betriebsgesellschaft aus der unerhörten durch die Verträge von 1872 geschaffenen Situation herauszukommen. — Für die Betriebsgesellschaft liegt die Sache so (wenn man vorerst die nächsten 31 Jahre ins Auge fasst, was für den Orient wohl eine recht lange Zeit ist), dass sie gleichsam einen Kaufpreis von 23 Millionen Francs bezahlt, um der Türkischen Regierung und auch Europa gegenüber in eine Lage zu kommen, welche durch freien und wohl erwogenen, unanfechtbaren Vertrag gesichert ist.

Der Vertrag enthält noch einige Nebenbestimmungen, z. B. eine Begünstigung der Türkischen Regierung bezüglich der Militärtransporte, er lässt im übrigen alle anderen Differenzpunkte, welche zwischen den Gesellschaften und der Türkischen Regierung bestehen, ungelöst; es tritt nur eine Vereinfachung insoweit ein, als künftig de facto nur noch die Betriebsgesellschaft bestehen wird, wodurch ein etwaiges schiedsrichterliches Verfahren sich wesentlich vereinfacht. Die sonstigen Differenzen, welche ungelöst bleiben, bestehen wesentlich nur noch in gegenseitigen Geldforderungen, bei denen also eventuell eine Kompensation einzutreten hat, so dass das Schlussresultat, selbst wenn die Angelegenheit jemals vollständig zum Austrag kommen sollte, was sehr zu bezweifeln ist, in einer einfachen Geldsumme bestehen würde und nicht mehr wie bisher in einer Infragestellung der gesammten Verhältnisse.

Es wurde oben erwähnt, dass zu dem jetzt im Betrieb befindlichen Netz von ca. 1 180 km auf Türkischem Boden noch etwa 130 km durch die Europäischen Anschlüsse hinzukommen würden, über deren augenblickliche Situation wir noch folgendes erwähnen: Die Anschlussstrecken werden bekanntlich ausgeführt von einem Konsortium, an dessen Spitze die Banque Ottomane und das Comptoir d'Escompte stehen, Gesellschaften, welche in Konstantinopel und Paris domizilirt sind und die wesentlich Französischen Einflüssen unterliegen. Diese haben die Ausführung in Generalentreprise an den Französischen Bauunternehmer Vitalis übertragen, dessen Arbeiten im ganzen trotz der Kriegsereignissse in ziemlich gutem Fortgang geblieben sind, namentlich auf der Anschlussstrecke an die Salonicher Linie: Vranja-Usküb. Erdarbeiten und Kunstbauten schreiten dort rüstig voran, auch ist schon ein erhebliches Quantum Schienen, von Französischen Werken stammend, angefahren. Der Eröffnungstermin, 15. Oktober 1886, wird zwar wohl kaum einzuhalten sein; indess ist doch, wenn nicht das Jahr 1886 ganz besondere Ereignisse bringt, eine nicht gar zu lange Ueberschreitung des Vollendungstermines in Aussicht zu nehmen. Die daran anschliessende noch unfertige Serbische Strecke Vranja-Nisch, welche ebenfalls von Vitalis gebaut wird, ist seit dem Beginn der Kriegsereignisse mit möglichster Beschleunigung weiterbetrieben und ist bereits kürzlich von Nisch, dem bisherigen Endpunkt der im Betrieb befindlichen Strecken, aus eine weitere Theilstrecke bis Leskovatz eröffnet worden. Von da ab bis Vranja (10 km von der Türkisch-serbischen Grenze) fehlt hauptsächlich nur noch der Oberbau, sodass voraussichtlich diese Strecke in

*) Wie uns aus Konstantinopel vom 20. d. M. mitgetheilt wird, ist an diesem Tag das Kaiserliche Irade erschienen, welches die Genehmigung des Vertragsabschlusses enthält. Die Red.

wenigen Monaten fahrbar sein wird, wonach dann der Serbischen Regierung von Belgrad bis Vranja, d. h. durch die ganze Längenerstreckung ihres Landes, eine Eisenbahn zur Verfügung steht, was für etwa kommende Ereignisse strategisch von der grössten Wichtigkeit sein wird. Der andere Anschluss von Nisch über Pirot, Sofia bis nach Bellova (Endpunkt der Linie Philippopel-Konstantinopel) ist durch die Kriegsereignisse im Fortgang ausserordentlich gehindert und dürfte die Fertigstellung, auch wenn wieder günstige Zeiten eintreten, keinesfalls vor dem Jahre 1887 in Aussicht zu nehmen sein; namentlich wird hier die durch Bulgarien führende Linie (Zaribrod-Sofia-Vakarel, 113 km lang) wohl einen Aufenthalt erleiden, da der Bulgarische Staat seit einigen Monaten und voraussichtlich auch noch fernerhin alle seine Kräfte auf seinen Militäretat verwenden muss. Gerade diese Strecke hatte dadurch ein Interesse für uns, weil dort, eine Oase in den ganzen Anschlussbauten, Deutsche Techniker thätig waren und noch sind, während sonst überall das Französische Element dominirt. Gerade sie kommen nun leider in die ungünstige Lage; der Bau ist noch zu weit zurück, als dass, wie in Serbien, eine Forzirung aus strategischen Gründen hätte angeordnet werden können. Wenn aber die Friedenshoffnungen sich nicht bald verwirklichen, so geräth zuerst die Bulgarische Strecke in Gefahr, einstweilen gänzlich zum Erliegen zu kommen.

Schliesslich wollen wir bei dieser Gelegenheit eine kurze Mittheilung hinzufügen über den Eisenbahnstumpf in Ostrumelien, welcher am 18. September d. Js. durch Unterbrechung an der Türkischen Grenze bei Adrianopel gänzlich von der Aussenwelt abgeschnitten wurde und mit einem sehr unzulänglichen, gerade in dem Moment des Abschneidens dort cirkulirenden Material versehen ist. Trotzdem spielte dieser Stumpf bei den Kriegsereignissen eine ganz ungewöhnliche Rolle, welche ermessen lässt, wie sehr bei einem etwa bevorstehenden grösseren Orientkrieg alle kriegerischen Operationen den vorhandenen Eisenbahnen folgen werden. Die unerwartete Serbische Kriegserklärung langte nämlich in der Nacht vom 13. zum 14. November in Philippopel an, woselbst der Fürst Alexander von Bulgarien sich aufhielt. In derselben Nacht überschritten die Serben bei Pirot-Zaribrod, ungefähr 220 km von Philippopel entfernt, die Serbisch-Bulgarische Grenze, und es handelte sich darum, mit den Truppen von Philippopel resp. aus ganz Ostrumelien so schleunig als möglich dem ganz unzureichenden Bulgarischen Heer zu Hilfe zu kommen. Es wurden sofort in der Nacht vom 13. zum 14. alle möglichen Vorbereitungen getroffen und Ordres erlassen und bereits am 14. 8 Uhr früh fuhr der erste Militärzug mit den in Philippopel zunächst zur Hand befindlichen Mannschaften von Philippopel bis zum Ende der Bahn Bellova (Sarembey) ab, Nachmittags 2 Uhr folgte der zweite Zug mit dem Fürsten und noch am Abend ein dritter Zug, Truppen und Material aus der nächsten Umgegend von Philippopel enthaltend.

Die Philippopeler Zeitungen entwerfen ein anschauliches Bild, wie z. B. wegen Mangel an Fahrmaterial Trittbretter und Wagendecken mit Soldaten besetzt gewesen sind. Gleichzeitig wurden durch andere Züge die Truppen aus ganz Ostrumelien in der Richtung auf Philippopel zusammengezogen und weiter zur Grenze befördert. Hiernach konnte sich bereits am 14. die Vorhut von Sarembay aus in Marsch setzen und konnte das Gros des Heeres ununterbrochen folgen.

Inzwischen hatten die Serben nach Bewältigung der weniger zahlreichen Bulgarischen Truppen die Grenze überschritten und waren am 17. bis Slivnitza vorgedrungen, 30 km von der Bulgarischen Hauptstadt Sofia entfernt. Wenn nun nicht die Hilfe unmittelbar kam, so waren die Serben am 18. oder spätestens am 19. unfehlbar in Sofia. Am 18. langten aber die ersten Truppen aus Ostrumelien vor Slivnitza an und an diesem Tage kam der Kampf zum Stehen, während am 19. und 20. die Bulgaren mit Hilfe des Nachschubs aus Ostrumelien den Sieg erkämpfen und die Serben zum Rückzug zwingen konnten.

Wäre der Eisenbahnstumpf in Ostrumelien nicht gewesen, so erlitten die Zuzüge von dort nach Slivnitza eine Verzögerung von mehreren Tagen und langten jedenfalls viel zu spät und viel zu zerstreut an, um auch nur noch die Hauptstadt zu retten.

—.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Weihnachten der kleinen Eisenbahner.

Unter dieser Ueberschrift bespricht die „Wiener Verkehrszeitung“, deren warme Parteinahme für die Interessen der Bahnbediensteten auch in dieser Zeitung öfter hervorgehoben wurde, die Ungunst der materiellen Verhältnisse des Bahnpersonals der untergeordneten Kategorien, welche sich besonders bei dem Feste der Christenheit fühlbar macht, welches den Mittelpunkt der edelsten Freuden in jeder Familie bildet. Wohl kann man den Kindern des Lokomotivführers, Schaffners oder Bremsers nicht immer den lieben Vater an der Weihnachtsbescheerung theilnehmen lassen; der weilt oft hunderte von Kilometern weit von den Seinen in der rauhen Dezembernacht, und wenn auch die Lastzüge an den hohen Festtagen billigerweise eingeschränkt werden sollten, so darf dies doch nicht bezüglich der Personenzüge der Fall sein. Dafür wäre aber zu sorgen, dass jedem der gering besoldeten Bahnbediensteten, welche nicht an den üblichen Vorrückungen oder Remunerationen zum Jahreswechsel theilnehmen können, eine kleine Aufbesserung in einer Quote ihres Monatsgehaltes zu Theil werde, damit sie den Ihrigen doch auch eine kleine Bescheerung gewähren können. Wenn auch nicht alle Bahnverwaltungen in der glücklichen Lage sind, allen ihren Beamten, ohne Unterschied, zum Weihnachtsfeste einen vollen Monatsgehalt, also, wie es bei einer hier in Wien domizilirenden Bahndirektion löblicher Usus ist, 13 Monatsgehalte im Jahre auszuzahlen, so sollte doch ein wenn auch nur geringer Beitrag zu den grösseren Auslagen beigesteuert werden, welche für jede Familie mit dem Jahreswechsel verbunden sind. Wenn auch die prekären Einnahmen einiger Bahnen eine solche Liberalität nicht gestatten, so leisten die bei denselben bestehenden humanitären Institute, wie die Vorschuss- und Unterstützungsvereine, besonders um diese Zeit vieles zur Hebung der materiellen Verhältnisse der Bediensteten.

Die Deutsche Sprache auf den Galizischen Staatsbahnen.

In Beantwortung der Interpellation im Galizischen Landtage, wie es komme, dass auf den Galizischen Staatsbahnen, im Widerspruche mit den Grundsätzen der Gleichberechtigung, die Deutsche Sprache unablässig und in jeder Hinsicht bevorzugt werde, erklärte der Statthalter, dass die Verwaltung der Galizischen Staatseisenbahnen strikte nach den Bestimmungen des § 7 des Organisationsstatuts vorgehe, wonach im internen Dienste die Deutsche Sprache sowohl in Wort als auch in Schrift zur Anwendung kommen müsse. Hiervon könne um so weniger Umgang genommen werden, als das Kriegsministerium auf die Durchführung der erwähnten Vorschrift grosses Gewicht lege. Die Kriegsverwaltung sei es auch gewesen, welche letzthin in einer Note die Normen bezüglich der Anwendung der Deutschen Sprache auf den Galizischen Staatsbahnen der Bahndirektion in Erinnerung gebracht habe, und zwar infolge der von einem höheren Offizier auf einer Inspektionsreise gemachten Wahrnehmungen von Vernachlässigung der Deutschen Sprache. Das Disziplinarverfahren gegen das Bahnpersonal und die Verwaltung des Armen- und Krankenfonds bilde einen integrirenden Theil der inneren Verwaltung, weshalb auch hier die Deutsche Sprache als Amtssprache gelten müsse. „Es wäre doch sicherlich ‚fatal,‘“ fügte der Statthalter hinzu, „wenn das Bahnpersonal im Falle der Uebernahme der Bahn in die Administration der Militärbehörde wegen Unkenntniss der Deutschen Sprache entlassen werden müsste.“

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die dem Albin Tschinkel im Verein mit Josef Hammerschmidt bereits früher ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Oppolau der Lobositz-Libochowitzer Lokalbahn der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über Trebnitz, Dlaschkowitz, Podseditz, Triblitz (Sollan), Liebshausen, Synutz, Wodolitz, Bieloschitz und Schwetz nach Obernitz zum Anschlusse an die Prag-Duxer Eisenbahn auf weitere sechs Monate verlängert. — Das Handelsministerium hat ferner der Gasbeleuchtungsanstalt der Imperial Continental Gas-Association in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn, abzweigend von Kilometer 0,2/3 der Schlachthausbahn der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu dem Gaswerke in Erdberg im 3. Bezirke in Wien auf die Dauer von drei Monaten ertheilt. Endlich genehmigte der Handelsminister die mit den Konzessionswerbern Szczepanowski und Konsorten vereinbarten Konzessionsbedingungen, betreffend den Bau einer Lokalbahn von Kolomea nach dem Petroleumgebiete von Sloboda Rungurska. Die Hauptlinie Kolomea - Sloboda Rungurska hat eine Länge von 26,1 km; ausserdem soll eine Zweiglinie nach Kniazdwor mit einer Länge von 7,1 km, eventuell auch eine Abzweigung nach Jablonow mit einer Länge von 15,2 km hergestellt werden. Seitens der Regierung ist der Anschluss der zu erbauenden Lokalbahn an die Lemberg-Czernowitzer Bahn als Bedingung gestellt worden.

Organisation der Ungarischen Staatsbahnen.

Laut einem Telegramm der „N. Fr. Pr.“ ist dieselbe wie folgt vom Ministerrathe beschlossen worden: Zum Direktor für die allgemeine Verwaltung und zum Vorsitzenden im Direktorium wurde der Reichstagsabgeordnete Bela Lukacs, welcher bisher der Südbahnverwaltung angehörte, ernannt, zum finanziellen Direktor Sektionsrath Moritz Hilberth vom Finanzministerium, zum kommerziellen Direktor Oberinspektor Albert Schober, zum Bau- und Werkstättendirektor der bisherige Vizepräsident und

Ministerialrath Ladislaus Nagy. Die beiden letztgenannten standen auch bisher im Dienste der Staatsbahnen und gelten als ausgezeichnete Fachmänner. Die übrigen bisherigen Direktoren, die Herren Verderber, Blaskovich, Horvath und Walter werden pensionirt. Die neue Direktion hat ihre Funktionen am Neujahrstage anzutreten. Ueber die weitere Decentralisation des Betriebes resp. über die Kreirung neuer Betriebsdirektionen, welche vom Ressortminister angestrebt worden sind, fasste der Ministerrath keinen Beschluss; man betrachtet diesen Theil der Frage als definitiv abgethan.

Die Uniformirungsvorschrift in Oesterreich.

Im Sinne der im R.-G.-Bl. No. 100 vom 4. Juli 1885 publizirten Verordnung über die Uniformirung der Beamten und Beamtenaspiranten, dann der Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertreter der Staats- und Privatbahnen hat nun die Einreihung der Bediensteten der letzteren in die betreffenden Klassen stattgefunden. Durch die Einreihung der Eisenbahnbeamten in die Uniformklassen soll deren staatliche Stellung als Funktionäre öffentlicher Verkehrsanstalten gezeichnet werden, was eben der Zweck der staatlichen Ingerenz auf diese Einreihung sowohl in der Vorschrift vom Jahre 1857 war, als auch in der gegenwärtigen ist. Bei der grossen Verschiedenheit der Stellung und Gehaltskategorie der in gleichen Funktionen beschäftigten Bediensteten der einzelnen Bahnverwaltungen war diese Einreihung mit grossen Schwierigkeiten verbunden, welche aber glücklich überwunden wurden. Wir können die Details dieser Einreihung füglich übergehen, welche nebst der Motivirung in den beiden diesjährigen Nummern 144 und 145 des „Oesterreichischen Centralblattes für Eisenbahnen" umständlich besprochen worden.

Die Südbahn und die Sprachenfrage.

Einunddreissig Südsteierische Gemeinden haben der „Neuen Freien Presse" zufolge der Südbahn Proteste gegen die projektirte Einführung der Benennung der Stationen und ihres Ausrufens durch die Kondukteure in beiden Landessprachen übersendet. Die Südbahn hat diese Proteste mit folgendem Schreiben beantwortet: „Von dem Bestreben geleitet, der Südbahn den Charakter einer öffentlichen, jedermann, ohne Unterschied der Nationalität und Sprache, gleich zugänglichen Verkehrsanstalt in vollster Objektivität zu wahren, hatte die Gesellschaftsverwaltung beschlossen, in den doppelsprachigen Gebieten, welche von ihren Linien durchzogen werden, die Benennung der Stationen, sowie das Ausrufen derselben durch die Kondukteure in beiden Landessprachen einzuführen. Nachdem jedoch zahlreiche Verwahrungen und Proteste, welche, von den legalen Vertretungen der an der Südbahn gelegenen, zum Theil selbst Slovenischen Gemeinden Untersteiermarks ausgehend, die Ueberflüssigkeit dieser Massnahme betonten und die Aufrechthaltung des bisherigen Zustandes rücksichtlich der Südsteierischen Stationen verlangten, uns die Besorgniss nahelegen, dass gerade die Neuerung als eine einseitige Parteinahme für eine Nationalität gedeutet werden könnte, finden wir uns bemüssigt, von der Durchführung der projektirten Massnahme in Betreff der Südsteierischen Stationen Umgang zu nehmen und dieselbe auf jenes Gebiet zu beschränken, aus welchem uns keine Proteste zugekommen sind. Indem wir Sie hiervon in Erledigung Ihrer diesbezüglichen Eingabe in Kenntniss setzen und glauben, dass wir dadurch unserer Achtung vor der Autonomie der Gemeinde, sowie unserer objektiven Haltung gegenüber der nationalen Tagesfrage präzisen Ausdruck geben, fügen wir nur noch bei, dass wir davon auch Anzeige an das hohe K. K. Handelsministerium erstattet haben. Die Generaldirektion: Schüler."

Bank für den Bau und die Finanzirung von Vizinalbahnen.

Eine solche seit längerer Zeit für Ungarn geplante Bank ist jetzt der Realisirung näher gerückt. Dieselbe soll vorerst mehrere Vizinalbahnen ankaufen, die Prioritäten derselben in ein einheitliches Papier konvertiren und letzteres unter fixer Zinsengarantie auf den Markt bringen. Die Regierung will diesem Unternehmen Stempel- und Steuerfreiheit zugestehen, dagegen verweigert sie die gleichfalls angesuchte Erlaubniss, Goldprioritäten zu emittiren.

Zur Tauernbahnfrage.

In Villach fand dem gedachten Blatte zufolge eine Volksversammlung statt, in welcher der Grossindustrielle Herr Wirth über die Tauernbahnfrage sprach. Die Versammlung nahm einstimmig eine Resolution an, welche folgendermassen lautet: In Erwägung, dass einerseits Triest, der einzige Hafen Cisleithaniens, der ihm gehörigen Bedeutung zugeführt, andererseits den Erzeugnissen des Oesterreichischen Hinterlandes durch Triest der Weltverkehr geöffnet werden muss, dies nur durch die kürzeste Verbindung Triests mit dem westlichen Staatsbahnnetze erreicht werden kann, diese Verbindungslinie aber mit Rücksicht auf die bereits bestehende (?) unabhängige Verbindung Triests mit der Rudolfbahn einzig und allein die Tauernbahn ist; in weiterer Erwägung, dass durch andere Bahnprojekte dieser Zweck nur in höchst kostspieliger und doch nicht so vollkommener Weise erreicht werden kann, erklärt die Volksversammlung, in welcher auch Vertreter der Gemeinden Oberkärnthens und des Treffnerthales anwesend sind, den Bau der Tauernbahn für nothwendig und stellt an den Deutschen und Deutsch-Oesterreichischen Klub des Abgeordnetenhauses das Ersuchen, einen den Bau dieser Bahn bezweckenden Gesetzentwurf einzubringen.

Die Matraer Vizinalbahn.

Die Konzessionäre dieser Bahn, haben mit dem Gesuche um Ertheilung der definitiven Konzession bereits die Kaution von 150 000 fl. erlegt. Die normalspurig zu erbauende Vizinalbahn geht von Kis-Terenne aus über Recsk, Verpelet, Kapolna, Heves, Kunhegyes und Kenderes nach Kis-Ujszallas und wird deren Gesammtlänge 128 km betragen. Die effektiven Kosten sind auf 3 100 000 fl. veranschlagt, das Nominalkapital ist mit 4 000 000 fl. in Aussicht genommen, wovon drei Fünftel in Prioritätsaktien und zwei Fünftel in Stammaktien zu beschaffen sind.

Die Gläubiger der Elisabeth-Westbahn.

Dieselben werden gemäss dem in der „Wiener Zeitung" publizirten Edikte aufgefordert, ihre Forderungen wider dieselbe binnen drei Monaten nach der dritten Einschaltung des Ediktes, das ist bis längstens 13. März 1886, zu Händen des Liquidators, Herrn Dr. Philipp Mauthner, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, 1. Bez., Habsburgergasse No. 9, zur Anmeldung zu bringen.

Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Bahn.

In der am 12. d. M. stattgehabten Generalversammlung der Aktionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche die Beschlussfassung über die vom Verwaltungsrathe beantragte Konvertirung der $4^{1}/_{2}$ pCt. Prioritätsanleihe in eine 4 pCt. Prioritätenschuld zum Gegenstande hatte, wurden nach Anhörung des Berichtes über die vom Verwaltungsrathe mit der Staatsverwaltung zur Erlangung der staatlichen Genehmigung für diese Konvertirung getroffenen Vereinbarungen diese Vereinbarungen vollinhaltlich sanktionirt und der Verwaltungsrath ermächtigt, die im Jahre 1880 zur Ausgabe gelangten, bisher noch nicht ausgeloosten $4^{1}/_{2}$ pCt. Prioritätsobligationen im restlichen Gesammtbetrage von 26 178 000 ℳ auf Grund des der Gesellschaft nach § 3 des Anleiheplanes zustehenden Rechtes zur Rückzahlung per 30. Juni 1886 zu kündigen, den Inhabern der gekündigten Schuldverschreibungen jedoch freizustellen, ihre Anleiheantheile gegen eine mit dem 1. Juli 1886 beginnende 4 pCt. Verzinsung zu behalten, sofern sie die Schuldverschreibungen mit Koupons und Talons innerhalb einer bestimmten Präklusivfrist bei einer der dafür zu bestimmenden Stellen zur Abstempelung einreichen, denjenigen Obligationsinhabern, welche auf diese Abstempelung eingehen, eine Konvertirungsprämie von 3 pCt. zu gewähren und endlich diejenigen Theilschuldverschreibungen, deren Inhaber von dem Anerbieten der Abstempelung keinen Gebrauch machen, baar zurückzuzahlen. Der Verwaltungsrath, dem die selbständige Durchführung dieser Beschlüsse überlassen wurde, hat auch sofort die Kündigung der oben bezeichneten Anleihe per 30. Juni 1886 verfügt, mit dem Bemerken, dass mit diesem Tage auch die Verzinsung der gekündigten Obligationen aufhört.

Die Türkischen Bahnen und der Triester Handel.

Ueber den voraussichtlichen Einfluss des Ausbaues dieser Bahnen auf den Triester Handel hielt der bekannte Nationalökonom Dr. Alexander von Dorn einen Vortrag, in welchem er darauf hinwies, dass, wenn auch die neue Verbindung vom Standpunkte unserer Monarchie freudig zu begrüssen sei, so knüpfe sich daran ein Uebelstand, nämlich die Beeinträchtigung des Triester Verkehres. Aus der Vergleichung der Distanzen zwischen den beiden Strecken Wien-Belgrad und Wien-Triest gehe hervor, dass die Konkurrenz des Seeweges nach den binnenländischen Stationen kaum mehr aufrecht zu halten sei. Der heutige Verkehr von Triest nach Salonich und Konstantinopel umfasse mindestens 400 000 Metercentner, wovon mit Rücksicht auf die Natur und Provenienz der diesen Verkehr bildenden Artikel eine Quantität von 300 000 Metercentnern die entschiedene Tendenz habe, von der heutigen Seeroute zur künftigen Bahnroute überzugehen. Für das wichtigste Mittel zur Hintanhaltung des drohenden Schadens hält Redner die Erweiterung der Triester Verkehrszonen sowohl landeinwärts als seewärts, sowie auch die endliche Kreirung der so lange in Aussicht gestellten westlichen Linien.

Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie von Konta.

In dem vorliegenden 18. Jahrgange dieses rühmlichst bekannten Nachschlagewerkes, sind die statistischen und finanziellen Ergebnisse des Jahres 1884 aufgenommen. Wegen der ausserordentlichen Fülle des Materials, welches für diesen Jahrgang zu bewältigen war, ist davon nur der erste Theil erschienen; zwei weitere Theile sollen bald folgen. Die erste Abtheilung enthält ausser der einleitenden Skizze der Entwicke-

lung des Eisenbahnwesens der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im Jahre 1884 die Darstellung der Verhältnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, der Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn, der Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, der Carl-Ludwigbahn, der Lemberg-Czernowitzer Bahn, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Böhmischen Westbahn. Die einleitende Abhandlung bietet ein trefflich gezeichnetes Bild eines Zeitabschnittes, welcher zu den bedeutungsvollsten in der Geschichte des Eisenbahnwesens der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie zählt. Von besonderer Wichtigkeit ist die Darstellung der Verhältnisse der Staatsbahnen, weil dieselben hier das erste Mal in einer sorgfältigen und übersichtlichen Zusammenstellung vorliegen, die geeignet ist, den Leser vollständig über die Sachlage zu orientiren. (Wir behalten uns vor, das wesentliche dieser Uebersicht zu reproduziren. Die Red.) Regierungsrath Konta bespricht die seinerzeit so lebhaft erörterte Frage der Organisation in sehr eingehender Weise und streift in das politische Gebiet bei der Vorgeschichte dieses Statuts.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Friedensstimmung hat in allen Kreisen die Herrschaft gewonnen und doch verhält sich der Kours der Bahnpapiere stationär, wenn nicht gar in weichender Tendenz. Dazu trug die Nachricht bei, dass die seit einigen Wochen schon zwischen den Oesterreichischen Bahnen, insbesondere der Nordwest (169) mit dem Berliner Hause Cäsar Wollheim gepflogenen Unterhandlungen wegen eines sehr bedeutenden Kohlentransportes nach Italien, noch nicht zum Abschluss gelangt sind; die deshalb etwas gedrückte Elbethal (163.25) gewann infolge Berliner Kaufordres. Ohne allen Grund tendirten Nordbahn (2320), Staatsbahn (275.25) und Südbahn (133.50) matter. Dagegen waren die Prioritäten der verstaatlichten Bahnen vom Anlagemarkt sehr gesucht, da sie die Qualität eines Staatspapieres mit jener einer durch Spezialhypothek bedeckten, al pari amortisablen Obligation vereinen. Das eingetretene Frostwetter verbunden mit der Einstellung der Schifffahrt lässt einen erhöhten Kohlentransport der daran betheiligten Bahnen und deren Koursavance erwarten.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereinskarten-Reglement. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist das vom 1. Januar 1886 ab gültige neue Vereinskarten-Reglement herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden. Durch dasselbe wird das Reglement vom 1. November 1883 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 7040 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten des Abonnements auf das technische Vereinsorgan (abgesandt am 23. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche dergleichen Kosten zu berichtigen haben).

No. 7190 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Meldefrist bei Wagenbeschädigungen (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 7209 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Lieferfrist-Verlängerungen (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 7252 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd in Belgien (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 7382 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Uebergang von Wagen, deren Räder mit Holzfüllung versehen sind (abgesandt am 29. d. Mts.).

No. 7403 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Haftung für die Wagen der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld (abgesandt am 29. d. Mts.).

No. 7410 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 16. d. Mts. in Dresden abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 28. d. Mts. — Ort und Zeit der nächsten Sitzung noch nicht bestimmt.).

No. 7454 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem neuen Vereinskarten-Reglement (abgesandt am 29. d. Mts.).

Berichtigung. Das in No. 96 Seite 1219 mit No. 6636 bezeichnete Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion trägt die Nummer 6633.

Der Staat und die Eisenbahnen in Spanien.

In der letzten Session des Spanischen Parlaments wurde eine aus Abgeordneten, Juristen, Staatsbeamten und Mitgliedern der Eisenbahnverwaltungen zusammengesetzte Kommission niedergesetzt, um sich mit der Frage zu beschäftigen, ob von den Spanischen Eisenbahngesellschaften die denselben vom Staat kreditirten Zollbeträge einzutreiben seien.

Zur Erläuterung ist folgendes zu bemerken: Fast sämmtliche Spanischen Eisenbahnkonzessionsgesetze gewähren dem Unternehmer das Recht der Zollfreiheit für die Einführung des zu Bau- und Ausrüstung der konzessionirten Linien nothwendigen festen und rollenden Materials nach Spanien, und zwar dauert diese Zollfreiheit noch durch zehn auf den beendigten Bau folgende Jahre. Anfänglich hatten die Gesellschaften die Zollgefälle für die vorgedachten Gegenstände regelrecht zu bezahlen, vorbehaltlich der Rückgabe seitens des Staates; diese erfolgte nach Erfüllung gewisser Vorschriften, welche die oberste Verwaltung der öffentlichen Arbeiten als Beweis für die wirkliche Berechtigung des eingeführten Materials zur Zollfreiheit verlangte. Aber die fortwährende Geldbewegung, welche aus diesen Zahlungen und Rückerstattungen entsprang und welche die Ursache zu zahllosen zwecklosen Amtshandlungen und Formalitäten abgab, verursachte häufig Verlegenheit für einzelne Gesellschaften, deren Einkünfte zur Bauzeit knapp bemessen waren. Auch der häufig wiederkehrende Fall, dass die Rückgabe der gezahlten Zollbeträge erst nach geraumer Zeit stattfand, verursachte den Gesellschaften bedeutende Schwierigkeiten, um so mehr, da die betreffenden Summen bei der damaligen aussergewöhnlichen Höhe der Zolltarifsätze ganz beträchtliche waren. Es mag genügen darauf hinzuweisen, dass z. B. Schienen einen Zoll von 101 pCt. des Werthes zahlten.

Es war natürlich, dass zahlreiche Beschwerden gegen die Regierung erhoben wurden, so dass diese sich zu einem durchgreifenden Mittel gegen derartige Zustände gezwungen sah; durch Königliche Verordnung vom 4. Oktober 1856 wurde daher genehmigt, dass die Gesellschaften den fraglichen Eingangszoll statt in baar mittelst Schuldscheines zahlen durften. Dieser Schuldschein war zu vernichten, sobald aus einer Bescheinigung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten erhellte, dass das gegen Uebergabe besagten Schuldscheines eingeführte Material in Wirklichkeit für Bau bezw. Betrieb von Eisenbahnen bestimmt war. Mittelst dieser neuen Einrichtung wollte die Regierung den erhobenen Klagen abhelfen, ohne dadurch Unordnung in den Gang der Verwaltung zu bringen, zumal da bei dieser Angelegenheit zwei Ministerien betheiligt waren, und zwar das Finanzministerium, in dessen Einnahmeetat die eingegangenen Zölle, und das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, in dessen Ausgabeetat die Wiedererstattung eben dieser Zölle zu figuriren hatte.

Mit Rücksicht auf vorstehend erwähnte Verordnung und ein weiteres Gesetz vom 3. Februar 1855, welches die Vorschrift aufstellte, welche seitens der Gesellschaften zu befolgen sind, bevor sie von der gesetzlichen Befreiung von Zöllen Gebrauch machen könnten, schrieb eine Verordnung vom 15. Februar 1856 vor, dass bei jeder Konzessionsurkunde ein „allgemeines Verzeichniss“ vorhanden sein solle, welches sich aus den Angaben über die einzuführenden Gegenstände, ihr ungefähres Gewicht und annähernden Werth, die Einfuhrhäfen und endlich über denjenigen Betrag zusammensetzen solle, welchen die Zollgefälle für das Bau- und Betriebsmaterial etwa erreichen würden. Andererseits verfügte diese Verordnung, dass die Gesellschaften bei Entrichtung des Zolles für das importirte Material von den betreffenden Zollstellen Bescheinigungen erhalten sollten, aus welchen hervorging: die bezahlte Summe, Art und Zahl der eingeführten Gegenstände, die Nationalität der zum Transport verwendeten Schiffe und endlich, dass dies mit den Angaben des „allgemeinen Verzeichnisses“ übereinstimme.

Der Zahlungsmodus wurde endlich durch die vorerwähnte Verordnung vom 4. Oktober 1856 dahin geregelt, dass die Entrichtung der Zollgefälle mittelst Schuldscheines zur Genehmigung gelangte, doch ward ausdrücklich bestimmt, „dass diese Genehmigung sich ausschliesslich auf die im allgemeinen Verzeichniss aufgenommenen Gegenstände beziehe, dass demzufolge die Zollbeamten bei Ausfertigung der Zollausweise sich damit begnügen konnten, der Angabe der Belastungssumme die Worte: Auf Schuldschein der Unternehmerin — beizufügen; alsdann sollte die bezügliche Gesellschaft diesen Zollausweis dem Beamten des Ressorts der öffentlichen Arbeiten vorlegen, welcher sich davon überzeugte, ob das betreffende Material für eine konzessionirte Bahn verwendet wurde, auch in der allgemeinen Liste der Konzessionsurkunde aufgeführt war. Dann stellte derselbe seinerseits denjenigen Betrag fest, welcher der Eisenbahngesellschaft gutzuschreiben war; späterhin stellte dieser Beamte ein Verzeichniss der von den Zollbehörden angefertigten und von ihm verglichenen Ausweise auf und reichte dies zeitweise seiner vorgesetzten Behörde ein, welche ein Kassenmandat zur Entlastung des Finanzministerii erliess, gleichzeitig aber auch zu Gunsten der Gesellschaft feststellte, dass die verrechnete Summe einem gleich hohen Betrage für Schuldscheine entspräche, welche nunmehr zu löschen seien.“

Insoweit war die gesammte Verrechnung einfach und klar, wie Gesetz und Verordnungen dies beabsichtigten; die Unternehmer genossen die Zollbefreiung für die im Generalverzeichniss der Konzessionsurkunde aufgeführten Materialien, und Schuldschein wie Bescheinigung seitens des staatlichen Aufsichtsbeamten waren in Wirklichkeit nur ideale Hilfsmittel für den Ausgleich zwischen den beiden Ministerien der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten.

Dass nun eine angebliche Schuld der Gesellschaften an den Staatsschatz daraus hergeleitet werden konnte, erklärt sich daraus, dass, seitdem die Gesellschaften die Zollbeträge durch Schuldschein bezahlen durften, sich das vormalige Interesse an der Rückgabe wirklich bezahlten Geldes gegenüber der nun-

mehrigen blossen Formalität der Löschung eines Schuldscheines verlor; auch die Staatsbeamten hatten keinen Anlass, sich hiermit zu beeilen, und da die nicht annulirten Schuldscheine nach ursprünglicher Vorschrift alljährlich zu erneuern waren, so wurde dies durch die kassirenden Werthstempel sogar noch eine bescheidene Einnahmequelle des Staates.

Es verging sodann auch eine Reihe von Jahren, während deren weder Regierung noch Eisenbahngesellschaften an die Erfüllung der Formalität (Löschung ausgeglichener Schuldscheine) dachten, bis schliesslich wegen drohenden Verfalles solcher Schuldanerkenntnisse die Sache wieder angeregt wurde und an die Betreffenden die Aufforderung zur Erneuerung ihrer Schuldscheine erging. Die Eisenbahngesellschaften waren ganz gern einverstanden und begingen damit einen grossartigen Fehler, der sich insofern schwer rächt, als die Regelung dieses Wustes jetzt sehr schwierig ist infolge der Anhäufung von Schuldschein auf Schuldschein. Obgleich nach dem Vorgesagten eine wirkliche Schuld der Eisenbahngesellschaften an den Staat sich schwerlich wird ermitteln lassen, so sollen sich doch zur Zeit noch rund 70 Millionen Pesetas an solchen Schuldtiteln bei dem Finanzministerium befinden. Dieser Betrag, der sich aus verhältnissmässig kleinen Einzelsummen zusammensetzt, wird daher zu seiner Abwickelung vieler Arbeit bedürfen, zumal er in dieser angeblichen Höhe der Steuer für das Material des gesammten gegenwärtigen Eisenbahnnetzes entspricht; da jedoch der rechnungsmässige Grund in den „allgemeinen Verzeichnissen" der Konzessionirungen gegeben ist, wird sich diese sehr verworrene Angelegenheit von der Kommission, welche ihre Arbeit bis jetzt nicht erledigt hat, klar stellen lassen. St.

Diebstähle auf Italienischen Eisenbahnen.

Von dem „Bibliographischen Institute" in Leipzig, in dessen Verlage Meyer's Reisebücher erscheinen, wird in einem unlängst erschienenen Cirkular bittere Klage über diebische Angriffe geführt, welchen auf den Italienischen, besonders den Oberitalienischen Eisenbahnen das Gepäck der Reisenden ausgesetzt sei. Das Cirkular spricht geradezu von dem Vorhandensein eines organisirten „Brigantaggio" unter den Italienischen Eisenbahnbeamten und führt eine Anzahl drastischer, auf verbürgten Mittheilungen beruhender Fälle an, in welchen aus Reisekoffern etc. Schmuck- und andere werthvolle Sachen geraubt worden sind. Nach Berufungen auf ähnliche Klagen in der Italienischen Presse zu urtheilen, scheint das Uebel eine beträchtliche Höhe erreicht zu haben. Insbesondere wird eine Mittheilung des in Genua erscheinenden „Commercio" angezogen, welche „die Diebstähle auf der Eisenbahn — i furti in ferovia" in einem Artikel beleuchtet, der an Schärfe nicht viel zu wünschen übrig lässt. Es heisst darin unter anderem: „Der Gegenstand, auf den wir hinzielen, beansprucht leider ein weit grösseres Interesse, als ihm unsere 20 Eisenbahnverwaltungen bis jetzt beigemessen haben. Jeder, der in den letzten Jahren mit den Eisenbahnen zu thun gehabt hat, sei es als Reisender, sei es als Empfänger von Frachtsendungen, kann es bezeugen, welchen unaufhörlichen Plünderungen die der Bahn anvertrauten Gepäckstücke und Waarenkolli ausgesetzt sind, und zwar in einer Weise, dass man schliesslich meist auf eine Entschädigungsklage verzichtet gegenüber der Nutzlosigkeit einer solchen und der Unmöglichkeit, einen gebührenden Ersatz zu erlangen.

„Es wäre vergebliche Mühe, ermitteln zu wollen, welchen Umfang die Diebstähle und Veruntreuungen haben, die an Lebensmitteln und gewöhnlichen Frachtgütern jährlich begangen werden. Da es sich meist um Massengüter von relativ geringem Werthe handelt, so achtet man darauf wenig und scheut bekanntlich jeden Gang dieserhalb.

„Etwas ganz anderes ist es dagegen mit den Eilgutsendungen und den Gepäckstücken der Reisenden und die hier zu Tage tretenden Erscheinungen sind nachgerade unerträglich geworden. Man kann sagen, dass nicht ein Tag vergeht, wo nicht aus 8, 10 und mehr Prozent der transportirten Kollis Gegenstände von oft bedeutendem Werthe entwendet werden, und zwar auf eine so raffinirte Weise, dass solche kaum der Vervollkommnung fähig ist, denn die spoliirten Kollis zeigen äusserlich auf den ersten Blick an der Umhüllung und Verpackung kaum eine Spur der Verletzung. Wenn man bedenkt, dass Koffer, Körbe und Reisetaschen mit Schlüssel und Vorlegeschloss verschlossen waren, so ist es zweifellos, dass bei dem niederen Eisenbahnpersonale ein ganzes Arsenal von Nachschlüsseln jeder Form und Grösse existirt, mit Hilfe deren jedes Schloss geöffnet werden kann. Die Vorlegeschlösser sind meistens verschwunden.

„Wir kennen Personen, die viel auf Reisen sind und die zu wiederholten Malen die Verschlussvorrichtungen und Schlösser ihrer Koffer und Reisetaschen ändern liessen. Vergebens! Wäsche, Kleider, selbst Getränke wurden trotzdem daraus entwendet."

Soweit der „Commercio di Genova", der im übrigen seinen Klageartikel noch viel länger ausdehnt und sich namentlich auch über die Nutzlosigkeit der Versuche seitens der Beschädigten ergeht, bei den Italienischen Eisenbahnverwaltungen mit Ersatzansprüchen durchzudringen. Wir können nicht umhin unter den Belegen, welche die Redaktion von Meyer's Reisebücher auf Grund ihr zugegangener brieflicher Nachrichten hinzufügt, folgenden herauszugreifen.

Eine hochgestellte Persönlichkeit, Freiherr von S., Generaladjutant eines Deutschen Fürsten, hatte im Frühjahre 1885 im Auftrage seines hohen Gebieters Geschenke (Schmuck etc.) im Werthe von über 3 000 ℳ aus Italien nach Deutschland zu bringen. Die Sachen befanden sich in wohlverschlossenen grossen Koffern, welche in Genua, wo der Reisende mit seinem Gefolge im Hotel übernachtete, auf dem Bahnhofe gelassen wurden. Am folgenden Tage wurden sie direkt nach der Süddeutschen Hauptstadt aufgegeben; beim Oeffnen nach der Ankunft ergab sich, dass sämmtliche Werthgegenstände gestohlen waren. Die Schlösser zeigten keinerlei Verletzung, wohl aber war dem Inhalte anzusehen, dass er ausgepackt gewesen. Die sofort angestellten Reklamationen blieben gänzlich erfolglos; ein Prozess, welchen das betreffende Hofamt gegen die Oberitalienische Bahn angestrengt hat, schwebt noch.

In einem anderen Falle wurden dem Verlagsbuchhändler Meyer in Leipzig, welcher Ende Mai 1885 in Neapel sein Gepäck zur Beförderung nach Luzern mit der Bahn absandte, Schmuckgegenstände im Werthe von 1 800 ℳ gestohlen. Die Koffer waren äusserlich scheinbar ganz unverletzt, die Schmucketuis im Innern der Behältnisse aber sauber und gründlich ausgeräumt. Jedenfalls konnte der Raub nur während der eintägigen Fahrt von sehr geübter Hand, mit Hilfe sehr vollkommener Instrumente und in aller Sicherheit und Musse verübt sein.

Auch in diesem Falle sind alle Reklamationen erfolglos gewesen.

Hoffen wir, dass die neuen Bahnverwaltungen diesem organisirten „Brigantaggio" ein ebenso rasches als gründliches Ende bereiten!

Die neuen Verträge der Trunkbahnen.

II.

Zum ersten Mal haben die sogenannten Trunkbahnen sich veranlasst gesehen, eine Veröffentlichung der mit einander geschlossenen, von uns in No. 100 wiedergegebenen Verbandverträge zuzulassen. Es liegt nun die Frage nahe, in welcher Weise die neuen Abreden von den früheren abweichen, welche bekanntlich nicht haben verhindern können, dass die Betheiligten in den heftigsten Kampf gegen einander gerathen sind und sich gegenseitig die Transportpreise bis unter die Selbstkosten herabgedrückt haben. Darauf ist zu sagen, dass der wesentlichste Unterschied darin liegt, dass die östlichen Trunkbahnen die Verantwortlichkeit für Aufrechterhaltung der Durchgangstaxen nicht allein für ihre eigenen Bahnen, sondern auch für ihre westlichen Anschlusslinien (deren Anzahl mehr als hundert beträgt) übernommen haben, was bisher nicht der Fall war. Die Trunkbahnen wollen aber die Festsetzungen der Taxen und Verkehrsantheile der westlichen Bahnen nicht allein treffen, sondern die Mitwirkung der letzteren dabei in Anspruch nehmen. Von Wichtigkeit sind ferner die Verabredungen wegen der direkten Kartirung, des Wagendurchgangs sowie der Erhebung und Vertheilung der Einnahmen.

In den meisten Punkten jedoch setzen die neuen Verträge dasselbe fest, was nach den früheren bestimmt bezw. erstrebt wurde. Der Hauptwerth der neuen Organisation liegt in der Festsetzung, dass nur die Gesammtheit bezw. deren Vertretung das Recht hat, Entscheidung über Angelegenheiten von gemeinsamen Interesse zu treffen.

Alles wird von dem guten Willen der Trunkbahnen selbst und davon abhängen, inwieweit sie einmüthig bei der Ausführung der Verträge bleiben. Zu grosse Erwartungen darf hiervon niemand hegen. Wenn eine der Trunkbahnen mit unabhängigen westlichen Anschlusslinien den Durchgangsverkehr nicht vortheilhaft zu gestalten wünscht, wie es schon vorgekommen ist, so kann hiergegen nichts geschehen. Diese Geschäftslage bleibt wahrscheinlich so lange ungeändert, bis die Gesetzgebung es ermöglicht, die Durchführung derartiger Verträge zu erzwingen oder anderweitig die ungehörige Kürzung der Taxen zu verhindern.

Verschiedene Punkte der neuen Organisation verdienen ebenfalls noch besondere Beachtung, z. B. die Normirung von Fristen für die einzelnen Akte zur Erzielung eines prompten Verfahrens.

Von grosser Wichtigkeit ist aber die Unterwerfung unter einen Schiedsrichter für alle nicht auf andere Weise auszugleichenden Differenzen, wie auch die Theilung der Arbeiten unter verschiedene Komitees verbürgt, dass nicht eine einzige gemeinsame Stelle mit Geschäften zu sehr überlastet wird.

Es wird als sicher angenommen, dass dem Mr. Alb. Fink, dem früheren bewährten Kommissar des Verbandes, sowohl die

Funktionen als Generalkommissar wie auch die als Schiedsrichter (vielleicht mit einer Beihilfe) werden übertragen werden.

Durch diese Massregeln glaubt man den gewaltigen Verkehr zwischen Westen und Osten vortheilhaft und derartig zu gestalten, dass er wenigstens die Zinsen des Anlagekapitals einträgt. Etwas mehr davon zu erwarten, wäre allerdings thöricht, denn die Transportsätze werden stets erheblich eingeschränkt sein durch die konkurrirenden Wasserwege und ferner lässt die Natur der Transportartikel selbst nur niedrige Frachten zu. Ein sehr mässiger Nutzen ist alles, was von diesem Verkehrszweige erhofft werden kann. Hohe Dividenden der Trunkbahnen werden, wenn sie überhaupt vorkommen, nur durch eine umfangreiche Entwickelung des Lokalverkehrs entstehen. Aber eine wesentliche Erhöhung des bisherigen mageren Nutzens dieser Bahnen wird sicherlich erreicht durch Festhaltung an den jetzt überhaupt möglichen niedrigen Taxen und die gesammte Bevölkerung, nicht die Bahnaktionäre allein, wird es willkommen heissen, wenn die Bestrebungen gelingen, die Frachten stabiler und gleichmässiger, wie auch nutzbringender zu erhalten.

Die nächste praktische Folge der Verträge ist nun die gewesen, dass die vereinigten Trunkbahnen die Frachtsätze, welche die Grundlage für alle direkten Frachten des west-östlichen Durchgangsverkehrs bilden, vom 23. November cr. ab haben erhöhen können, nämlich auf 25 Cts. (von zuletzt 20, vorher 15 Cts. und noch niedriger) pro 100 Pfd. von Chicago nach Newyork für Getreide. Mais und Mehl, und auf 30 Cts. für Provisionen (Rinder-, Schweinefleisch und Milchprodukte). Diese Sätze werden voraussichtlich für die Dauer des Winters unverändert bleiben.

Die Frachtsätze westwärts sind ebenfalls vom 18. November ab erhöht auf die vor dem letzten Eisenbahnkriege seit 1880 als normal angesehenen Sätze. Danach gestalten sich dieselben von Newyork nach Chicago, im Vergleich zu den vorher im Laufe d. J. formell veröffentlichten, aber vielfach noch unterbotenen Beträgen wie folgt:

		Klasse	1	2	3	4	5
im Januar	d. J.	Cts.	50	40	30	25	18
am 1. Juni	„	„	40	30	25	18	15
„ 5. Oktober	„	„	60	50	40	25	20
„ 18. Novbr.	„	„	75	60	45	35	25

Man sieht hieraus, wie bedeutend die Differenzen innerhalb dieses Jahres gewesen sind. Nach den billigen Sätzen des Sommers haben die Trunkbahnen und ihre Anschlusslinien monatlich etwa 500 000 D. weniger eingenommen, als bei Aufrechterhaltung des normalen Tarifs ihnen zugeflossen sein würde.

Wenn soweit bisher alle hoffnungsreich sich gestaltet, so ist doch auch bereits wieder ein dunkler Punkt bezüglich des Personenverkehrs vorhanden, der schwer zu regeln sein wird.

Die Baltimore und Ohiobahn, Mitunterzeichner der Trunkverträge, welche seit längerer Zeit die grössten Anstrengungen gemacht hat, eine selbständige und unabhängige Einführungslinie in die Stadt Newyork zu gewinnen und die beste Aussicht hat, dies Ziel bald zu erreichen, knüpft die Aufrechterhaltung des direkten Personenfahrpreises von Baltimore und Philadelphia nach Chicago (gleich des Preises ab Nework 20 D.) an die unerlässliche Bedingung, dass die Pennsylvaniabahn ihr Personenverkehrsanschlüsse zwischen Newyork und Baltimore bis dahin gewährt, dass sie ihre eigene Einführung in Newyork in Betrieb gesetzt hat. Die Pennsylvaniabahn weigert sich dessen, offerirt dagegen einen Vertrag auf 10 Jahre, wonach sie selbst das Geschäft der Baltimore- und Ohiobahn zwischen Newyork und Philadelphia übernehmen, also beherrschen würde. Hierauf geht erstere nicht ein, da sie natürlich vorzieht, von der Vollendung ihrer Einführung ab ihr eigener Herr zu sein.

Vielleicht wird schon nächstens diese Frage ein Prüfstein werden für den neuen Vertrag und die praktische Wirksamkeit des Schiedsrichteramts. H.

Litteratur.

Reeck's Eisenbahn-Gütertarif für Berlin, enthaltend die für den Verkehr zwischen Berlin einerseits und Deutschen, sowie Niederländischen Eisenbahnstationen andererseits bestehenden reglementarischen, tarifarischen Bestimmungen und Frachtsätze. Nach amtlichen Quellen bearbeitet. Subskriptionspreis in Kaliko gebunden 6 ℳ, broschirt 5,50 ℳ.

Die günstige Aufnahme, welche dieses Buch in allen Kreisen der Geschäftswelt gefunden, und die Erwägung, dass die Erneuerung des im Juni 1883 zuerst herausgegebenen Werkes mit Rücksicht auf die, namentlich in letzter Zeit stattgefundenen erheblichen Aenderungen und Ergänzungen sich als ein dringendes Bedürfniss herausgestellt hat, hat den Autor, Herrn G. Reeck, Vorstand des Auskunftsbüreaus der Deutschen Reichs- und der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmt, eine neue Ausgabe des Tarifbuches herzustellen.

Das Buch enthält: a) die den Güterverkehr betreffenden betriebsreglementarischen und allgemeinen Zusatzbestimmungen sowie die Bestimmungen über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, b) die allgemeinen Tarifvorschriften nebst alphabetisch geordneter Güterklassifikation, c) die Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, d) die speziellen Tarifvorschriften und e) die bestehenden direkten Tarifsätze zwischen Berlin einerseits und Deutschen sowie Niederländischen Eisenbahnstationen andererseits, und ein alphabetisches Verzeichniss der Eisenbahnstationen, welches das Aufsuchen jeder beliebigen Tarifrelation erleichtert. Die Abschnitte ad a) bis d) umfassen zugleich den gesammten Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, so dass eine besondere Beschaffung desselben nicht erforderlich ist.

Auch dieser zweiten Ausgabe ist nachzurühmen, dass sie ein anschauliches Bild über die bestehenden Tarifbestimmungen und Vorschriften sowie über die Tarifsätze für den Verkehr mit Berlin, dem Mittelpunkte des Handels und Verkehrs, gewährt. Dasselbe ist daher auch für ausserhalb Berlins wohnende Spediteure, Kaufleute und Industrielle behufs Anstellung von zuverlässigen Frachtkalkulationen von Werth und Nutzen.

Das Buch macht zugleich, da alle Tarifsätze aus demselben entnommen werden können, den umständlichen und daher zeitraubenden Gebrauch des für die einzelnen Verkehre bestehenden umfangreichen Tarifmaterials entbehrlich und ist schon der grossen Zeitersparniss wegen, welche bei Benutzung des qu. Buches erreicht wird, als ein unentbehrliches und zugleich zuverlässiges Hilfsmittel zu empfehlen.

Diejenigen Subskribenten, welche bereits die erste Ausgabe des Tarifbuches besitzen, werden mit Rücksicht auf die eingetretenen vielfachen Aenderungen und Ergänzungen genöthigt sein, auch die zweite Ausgabe anzuschaffen, um richtige Frachtkalkulationen vornehmen zu können.

Das Buch umfasst 15 kompresse Druckbogen und ist der Preis gegenüber der früheren Ausgabe wesentlich herabgesetzt worden.

Miszellen.

Unterschied zwischen Englischen und Amerikanischen Wagen.

Eine Sitzung des Neuenglischen Railroadklubs wurde am 27. September cr. auf der Station Boston der Boston und Albany Bahn abgehalten und darin das Thema über die gegenseitigen Vorzüge des Englischen und Amerikanischen Fuhrparks eingehend erörtert. Diesen Verhandlungen sind die nachstehenden Mittheilungen entlehnt.

Wesentliche Verschiedenheiten der Englischen und Amerikanischen Lokomotiven und Wagen begründet der Zustand und die Art des Bettungsmaterials sowie die Trazirung der Bahn. Die Bettung in England ist meistens weicher Natur und können deshalb gekröpfte Achsen dort verwandt werden, in Amerika gestattet dieses die harte Bettung nicht, welche unzweifelhaft sofort Achsbrüche veranlassen würde. Die scharfen Kurven in den Amerikanischen Bahnen bedingen die Anwendung des Trucksystems (Drehschemelsystems) bei den Lokomotiven und Wagen. Die Amerikanischen Züge sind $^1/_3$ bis $^1/_2$ schwerer wie die Englischen, die Maschinen der ersteren können auf Englischen Bahnen laufen, die Englischen nicht auf Amerikanischer Bahn. Dem Amerikaner fällt beim Betreten einer grossen Englischen Station vor allem auf „die grosse Ausdehnung der überdachten Perrons, Höhe derselben (wodurch das Ueberschreiten der Gleise verhindert wird), Ausdehnung der Warte- und Restaurationszimmer und vielen Büreauräume.

Bei den Lokomotiven fällt deren verschiedener Typus auf, ferner das Fehlen von Handbremsen und die Verschiedenheit der Beleuchtung.

Die Englischen Wagen sind leicht gegen die Amerikanischen, sie waren früher vierrädrig, jetzt werden sie sechsrädrig oder mit Wendeschemel gebaut. Die II. und III. Klassenwagen, in denen die Mehrzahl der Passagiere fährt, haben 5 Koupee's und fassen 50 Personen, die I. Klassenwagen haben nur 4 Koupees mit 24 Sitzen.

Das Fahrpersonal Englischer Züge ist sehr eingeschränkt, das Stationspersonal aber nicht. Die Billete werden beim Betreten des Perrons kontrollirt und beim Verlassen des Zuges abgenommen.

Die Amerikanischen Wagen sind übertrieben schwer und vergrössern in unzuleichtlicher Weise das todte Gewicht der Züge.

(„Railroad Gazette“, 16. Okt. 1885.)

No. 24. Jahrgang 1885. Berlin, am 30. Dezember 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 28. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	1	1	Koffer	—	33,5	1	Rubnow	K. E.-D. Bromberg	
2	AR	6469/6472	4	Ballen	Bettfedern	197	2	Elbing	„	
3	A V	155	1	Sack	Därme	115	3	Gesecke	K. E.-D. Hannover	
4	B	11	1	Kollo	Gussofentheil	6	4	Oberstein	Linksrh. Köln	Halber Stationszettel mit Blaustift Würzburg.
5	B	638	1	Kiste	Eier	27	5	München C. B.	Bayerische Stsb.	
6	B C	2868	1	„	Wein	47,5	6	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
7	B C	4807	1	Bierfass	leer	15	7	Neue Neustadt	K.E.-D.Magdeburg	
8	B F	2	1	Sack	Schweinshaare	?	8	Freiburg	Badische Stsb.	
9	C A	5785	1	Korb	Eisenwaaren	10	9	Münster	Rechtsrh. Köln	
10	C L	20580	1	Ballen	—	13	10	Speldorf	„	
11	D	—	1	Roststab	—	2,5	11	Dortmund K. M.	„	
12	D W	11458	1	Kiste	Spielwaaren	70	12	Aachen	Linksrh. Köln	
13	D W C	16590	1	Fass	anscheinend Farbe	137	13	Köln Gereon	„	
14	F	—	1	Pack	leere Körbe (6 Stück)	21,5	14	Eger	Sächsische Stsb.	
15	F F	5436	1	Ballen	Wollwaaren	52	15	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
16	F W	5443	1	Fass	Branntwein	110,5	16	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
17	G	8151	1	Kurbel	—	?	17	„	„	
18	G B C	1655	1	Pack	Draht	17	18	Aachen	„	
19	G W F	4800	1	Kiste	?	15	19	Hamont	Grand Centr. Belge	
20	G Z & Co.	—	1	Sack	leere Säcke	19	20	Basel B. B.	Badische Stsb.	
21	H	2	1	—	Ofenplatte	12	21	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
22	H C	986	1	Pack	eiserne Schaufeln	?	22	Neuss	Linksrh. Köln	
23	H G	—	2	„	Düten	80	23	Aachen	„	
24	H Sch	—	1	Fass	leer	?	24	Freiburg	Badische Stsb.	
25	H T	div.	13	Fässer	leer	400	25	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
26	J C	982	1	Sack	Kuhhaare	4,5	26	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
27	J J	2034	1	Kiste	Posamentirwaaren u. Schiefertafeln	13	27	Rostock	Mecklenb. Fr.-Frz.	
28	J T	2927	1	Verschlag	Spiegel	77	28	Hanau	Hess. Ludwigsb.	ohne Bezettelung.
29	K	—	1 1	— —	eisern. Kammrädchen „ Triebel	9	29	Hall	Württemb. Stsb.	
30	K	34	1	Pack	Säcke	23	30	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
31	L C	471	3	Kisten	Ausstellungsgut	761	31	Köln Gereon	Linksrh. Köln	Zollblei 241, alte Bezettelung St. Gallen-Lindau.
32	L R	654	1	Kiste	?	57	32	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
33	M	164593	1	„	Harmonium	108	33	Donauwörth	„	
34	M C	625	1	Pack	Papier	30	34	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
35	M M	380	1	Kiste	Wollwaaren	25	35	Aachen	„	
36	O H	22	1	Ballot	wasserdichter Rock	3,5	36	Duisburg	„	
37	P C	3358	1	Kiste	leer	26	37	Bingerbrück	„	
38	P L S	5379	1	Fass	leer	21	38	Sachsenhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	
39	R G S	471	1	Pack	kupferne Stangen	30	39	Aachen	Linksrh. Köln	
40	R K	9000	1	Kiste	leer	17	40	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
41	R S C	—	1	Pack	Säcke	15	41	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
42	S	—	1	Topf	leer (verzinkt)	6	42	Hanau	Hess. Ludwigsb.	
43	S	—	1 1	Knie Tafel	Ofenrohr Eisenblech	22	43	Elberfeld	Linksrh. Köln	
44	S	92/93	2	Ballen	Reiswurzeln	200	44	Eschwege	K.E.-D. Frankf. a/M.	
45	S	432	1	Kiste	Seide	27	45	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
46	S	3808 3812	2	Kisten	?	276	46	Mannheim	Badische Stsb.	Barmen bezettelt.
47	S H	6029	1	Korb	Tabak	43	47	Düren	Linksrh. Köln	
48	S W	7489	1	Sack	Futtermehl	25	48	Seeshaupt	Bayerische Stsb.	
49	S Z	1356	1	Kiste	Blech	104	49	Haiger	Rechtsrh. Köln	
50	W G	799	1	Korb	Fische	53	50	Troisdorf	„	
51	W G	938	1	Kiste	gefüllt	137	51	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
52	W P	9983	1	„	leer	29	52	Darmstadt	Hess. Ludwigsb.	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
53	Adresse	—	1	Kiste	? —	40	53	Kufstein	Bayerische Stsb.	Abbé de Backer, Bruxelles.
54	Brauerei	798/9	2	Kisten	Bier —	169	54	Deutz	Rechtsrh. Köln	
55	Cox	—	1	Pack	? —	1,5	55	Hasselt	Grand Centr. Belge	
56	M. Habringsreidringer Verviers	—	1	Koffer	gefüllt —	80	56	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
57	Harburg	—	2	Stück	Ofenrohre —	3	57	Wertheim	Bayerische Stsb.	
58	C. Hellm	—	1	Fass	leer —	17	58	Wulfen	Rechtsrh. Köln	
59	Issum	—	3	Stäbe	Winkeleisen —	10	59	Dortmund K. M.	„	
60	Liederstadt	1205	1	Fässchen	leer —	10	60	Eberstadt	Main-Neckarb.	
61	Saxonia	—	1	Block	Blei —	33	61	Zwickau	Sächsische Stsb.	
62	Saxonia	—	1	—	Treppenleiter —	12	62	„	„	
63	Schuler	271	1	Fass	leer —	?	63	Freiburg	Badische Stsb.	
64	Aug. Steiner in Saalfelden	—	1	Koffer	gefüllt —	55	64	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
65	Thonet Koritschau Köln	—	1	—	Rohrsessel —	5	65	„	„	
66	Thorn	—	1	Kiste	Teppiche —	25	66	Aix T.	Grand Centr. Belge	
					C. Kolli m. Nummern sign.:					
67	—	17	1	—	Decke —	—	67	Cassel rr.	K. E.-D. Hannover	beschrieben: Glashausgrube. Dreiden.
68	—	571 590 503 1574	4	Stück	eiserne Kugeln —	16	68	Mochbern	Betr.-Amt Breslau-Sommerfeld	In Wagen 11505 Bromberg am 29/11. 85 in Mochbern vorgefunden.
69	—	7346	1	Kiste	leer —	29	69	Darmstadt	Hess. Ludwigsb.	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
70		478	1	Kiste	gefüllt —	60	70	Hanau	Hess. Ludwigsb.	
71		261	1	„	Kurzwaaren —	40	71	Aachen	Linksrh. Köln	
					E. Kolli ohne Signatur:					
72	—	—	1 1	Kiste Pack	Apothekertöpfchen — Gichtwatte —	7	72	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
73	—	—	1	Ballen	Baumwolle —	—	73	Bremen	K. E.-D. Hannover	
74	—	—	1	Sack	Betten —	5,5	74	Lage	„	
75	—	—	1	—	leere Blechkanne, ca. 4—5 Liter enthaltend	0,5	75	Hersfeld	K.E.-D.Frankf.a/M.	
76	—	—	1	—	Blechrohr, 1,40 m lang	—	76	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
77	—	—	1	—	eiserne Brechstange —	3	77	Leipzig	K.E.-D.Magdeburg	
78	—	—	1	Rolle	Eisendraht	19	78	Lommee	Grand Centr. Belge	
79	—	—	1	Kollo	Eisentheil, 2,85 m lang und 0,25 m breit	43,5	79	Lengerich	Rechtsrh. Köln	
80	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	32	80	Dalheim	Linksrh. Köln	
81	—	—	1	„	frische Fische —	44	81	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
82	—	—	1	Sack	Gemüse —	24	82	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
83	—	—	1	Stange	Gusseisen —	—	83	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
84	—	—	2	—	Gussscheibchen (offen)	2	84	Offenburg	Badische Stsb.	
85	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	88	85	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
86	—	—	2 1 1	— — —	Kinderstühle, Fruchtkörbchen aus Weidengeflecht; Klappstuhl	7	86	Gepäckexped. Oberhausen KM	Rechtsrh. Köln	
87	—	—	1	Packet	leere Körbe —	?	87	Aachen	Linksrh. Köln	
88	—	—	1	Korbflasche	Salmiakgeist —	71	88	Stuttgart	Württemb. Stsb.	bei der Bodenrevision.
89	—	—	1	Kollo	Lagerkasten —	19	89	Aachen Sped.-B.	Linksrh. Köln	
90	—	—	1	Pack	? —	2,5	90	Louvain	Grand Centr. Belge	
91	—	—	1	Rolle	Papier —	2	91	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
92	—	—	1	—	grün gestrichenes gusseisernes Rädchen	2	92	Hilden	„	
93	—	—	1	—	Rädchen (von einem Puppenwagen)	—	93	Frankfurt a/M.	Main-Neckarb.	
94	—	—	1	—	eiserne Runge —	28	94	Hamm	Rechtsrh. Köln	
95	—	—	1	Pack	Säcke —	33	95	Duisburg	„	
96	—	—	1	„	Schaufelstiele —	27	96	Dortmund K. M.	„	
97	—	—	3	Kolli	eiserne Schippen —	4	97	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	

LaufendeNr.	Der Kolli: Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
98	—	—	1	Packet	Schraubenschlüssel —	—	98	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
99	—	—	1	—	eiserner Ständer —	19,5	99	Hamm	Rechtsrh. Köln	
100	—	—	1	—	eiserner Thürkloben	1	100	Pforzheim	Badische Stsb.	
101	—	—	1	—	{ blau emaill. Topf gebraucht }	0,5	101	Hettstedt	K.E.-D.Frankf.a/M.	
102	—	—	1	—	Viehgitter —	—	102	Halberstadt	K.E.-D.Magdeburg	
103	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	46	103	Hannover	K. E.-D. Hannover	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A G C	13484	1	Kiste	Cichorien —	65	1	Arnau	Oe. N.-W.-B.	
2	A H	—	1	Fass	Holländ. Heringe —	148	2	Prag Fr.	„	
3	{ B C H R S S }	45	1	Sack	Kolofonium —	76	3	Wien Fr.	„	
4	B H C	134	{ 8 1	Säcke Kiste	Rollgerste — ? —	400 } 58	4	Znaim	„	
5	C J N	4106	1	Fass	leer —	14	5	Wien Fr.	„	
6	C L	32105	1	Ballen	Kaffee —	66,5	6	Prag Fr.	„	
7	F S	313	1	Kiste	? —	50	7	Polna	„	
8	J B	1	1	Stück	rohe Leinen —	4	8	Böhm.-Skalitz	„	
9	P	5	1	Ballen	leere Säcke —	15	9	Znaim	„	
10	S	—	71	Kolli	Leinen —	637	10	Parschnitz	„	
11	Berlin	21344	1	Stück	Kuppel —	20	11	Jedlesee Aufn	„	
12	{ Fröhlich Ratibor }	—	4	„	Wagendecken —	160	12	Laube	„	
13	—	822	1	Fass	leer, alt —	1,5	13	Chrudim	„	
14	{ [Zeichen: Stern mit C] }	19204	1	Kiste	? —	37	14	Wysocan	„	
15	{ [Zeichen: A S] }	7612	1	„	leer —	7	15	Wien Fr.	„	
16	{ [Zeichen: H T] }	—	1	Bund	Garn —	12,5	16	Langenbruch	„	
17	—	—	175	Stück	Bretter —	—	17	Königgrätz	„	
18	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	11	18	Trautenau	„	
19	—	—	1	Stück	Fassreifen —	12,5	19	Adlerkosteletz	„	
20	—	—	1	Sack	Hafer —	51	20	Leitmeritz	„	
21	—	—	14	Säcke	Kuschenasche —	850	21	Prag Fr.	„	
22	—	—	2	Stück	{ alte beschädigte Nähmaschinen }	65	22	Wien Fr.	„	
23	—	—	1	„	Rundholz —	12	23	Neubidschow	„	
24	—	—	2	Säcke	Schweinshaare —	165	24	Wien Fr.	„	

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn. Am 13. d. Mts. ist die Eröffnung des Betriebes der 5,5 km langen normalspurigen Sekundärbahn von Arnstadt nach Ichtershausen mit der Zwischenstation Rudisleben sowohl für den Güter- wie für den Personenverkehr erfolgt.

Die Betriebsleitung der Bahn erfolgt durch unsere Betriebsabtheilung „Thüringen" in Gotha.

Berlin, den 24. Dezember 1885. (2678)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
H. Bachstein.

II. Güterverkehr.

Im Verkehr von Salzuflen und H. Münden nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg und Hamburg kommen vom 1. Januar k. J. an bis auf weiteres ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für **Reisstärke,** zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, in Anwendung.

Von den betreffenden Güterexpeditionen wird auf Anfrage nähere Mittheilung gemacht. (2679)

Hannover, den 21. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1886 tritt zu dem Anhange des Staatsbahntarifs **Berlin-Breslau** ein Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen des Vorworts zum Anhang, Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und zu den Tarifvorschriften sowie direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Breslau-Warschauer und mehreren Stationen der ehemaligen Berlin-Görlitzer Eisenbahn enthält.

Druckexemplare des Nachtrages sind bei den Stationskassen zum Preise von 0,10 ℳ, für die Besitzer des Haupttarifs gratis zu haben.

Breslau, den 24. Dezember 1885. (2680)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Januar 1886 ab ermässigt sich der im **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarife** — Schnitttafel A. Seite 21 — aufgeführte Schnittsatz des Ausnahmetarifes 7 (für Roheisen) im Verkehr mit Ruda-Guzowska von 37,62 auf 33,38 Kopeken pro 100 kg.

Breslau, den 23. Dezember 1885. (2681)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 10. Januar k. J. kommen für die Station Lauban i/Schl. des diesseitigen Direktionsbezirks neue **Ausnahmefrachtsätze für Stärke, Dextrin etc. zum Export** nach Stettin, Hamburg, Harburg, Cuxhaven U. E. sowie den Weserhafenstationen des Direktionsbezirks Hannover und der Oldenburgischen Staatsbahn zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt auf Wunsch die Güterexpedition Lauban i/Schl. sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25 Dezember 1885. (2682)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Am 1. Januar 1886 tritt zu dem Gütertarif

a) für den Staatsbahnverkehr Köln-(linksrheinisch) und Aachen-Jülich-Berlin vom 1. Juli 1885 der 3. Nachtrag,
b) für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) — Braunschweig vom 1. Juni 1882 der 5. Nachtrag,
c) für den Staatsbahnverkehr Köln-(linksrheinisch) und Aachen-Jülich-Bromberg und Ostpreussische Südbahn vom 1. Oktober 1885 der erste Nachtrag,

d) für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) — Magdeburg vom 1. Mai 1882 der 11. Nachtrag und

e) für den Verkehr zwischen dem Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch) und der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und der Grossherzoglich Oberhessischen Bahn andererseits vom 1. April 1883 der 4. Nachtrag

in Kraft.

Die Nachträge enthalten sämmtlich Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bütgenbach, Kalterherberg, Malmedy, Sourbrodt und Weismes des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch); der Nachtrag zu a) ausserdem Ergänzung des Ausnahmetarifs 3 für Eisen und Stahl u. s. w.; derjenige zu c): Aenderungen des Vorworts und der besonderen Bestimmungen, Entfernungen für neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Bromberg, abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen des vorgenannten Bezirks und der Ostpreussischen Südbahn sowie Ergänzungen des Ausnahmetarifs 1 für Holz und Ausnahmetarifs 3b für Eisen und Stahl u. s. w.;

derjenige zu d): Entfernungen für die Station Gr. Möhringen des Direktionsbezirks Magdeburg.

Soweit in den Nachträgen einzelne nicht bereits veröffentlichte Erhöhungen enthalten sind, kommen dieselben erst mit dem 15. Februar 1886 zur Anwendung.

Naheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge käuflich zu erhalten sind.

Köln, den 30. Dezember 1885. (2683)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Januar 1886 tritt der Nachtrag V zum **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarife** Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide) in Kraft.

Derselbe enthält die bereits publizirte Bestimmung wegen Erhöhung der Frachtsätze im Verkehr mit einigen Stationen der Budapest-FünfkirchenerEisenbahn und Druckfehlerberichtigungen.

Der erhöhte Frachtsatz Orosháza-Müllrose von 4,51 *M.* tritt erst am 15. Februar 1886 in Kraft.

Breslau, den 22. Dezember 1885. (2684)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Im **Reichsbahn-Staatsbahnverkehr** kommen mit Gultigkeit vom 1. Januar fut. ab zwischen Lindenbach und Luxemburg, sowie zwischen Gelnhausen und Düdelingen (Werk) Ausnahme-Tarifsätze für Eisenerze etc. zur Einführung.

Naheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (2685)

Frankfurt a/M., den 17. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die durch Nachtrag VII zum Gütertarif **Frankfurt a/M. - Oldenburg** einbezogene Station Vechta ist für den gesammten Verkehr eröffnet. (2686)

Frankfurt a/M., den 19. Dezember 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Breslau** vom 1. April d. J. kommt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1886 ab der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger sowie Entfernungen für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Grabianowo, Manieczki, Schrimm und Szoldry des Direktionsbezirks Breslau; ferner anderweite theils ermässigte Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.

Der Nachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (2687)

Frankfurt a/M., den 16. Dezember 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Durch den am 1. Januar 1886 in Kraft tretenden Nachtrag I zum Tarif vom 1. Oktober d. J. wird Station Gross-aitingen in den Verkehr mit nördlichen Verbandsstationen aufgenommen, der Ausnahmetarif 2 für Stammholz auf die Station Nordhausen (Staatsbahnhof und Nord.-Erfurt) ausgedehnt; ferner werden die Ausnahmefrachtsätze für Palmöl theilweise, sowie die bisherige Bezeichnung für verschiedene Verbandsstationen abgeändert. Ausserdem enthält der Nachtrag, welcher von den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich zu beziehen ist, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs. Etwaige Frachterhöhungen werden erst zum 16. Februar 1886 gültig.

Erfurt, den 20. Dezember 1885. (2688)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 2. Januar n. J. werden die Stationen Langförden, Schneiderkrug und Vechta der Oldenburgischen Staatsbahn, welche bisher nur für den Personen- etc. und Güterverkehr eingerichtet waren, auch für den Vieh- etc. Verkehr eröffnet.

Oldenburg, 1885 Dezember 21. (2689)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar k. J. treten ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von **Blei** (des Spezialtarifs I) in Wagenladungen à 10 000 kg von der Station Call des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Alt-Münsterol Grenze, Basel, Konstanz, Lindau, Schaffhausen, Singen und Waldshut in Kraft. Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen der vorgenannten Stationen zu erfahren.

Köln, den 22. Dezember 1885. (2690)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1886 ab finden die im Nachtrag III zum Südwestdeutschen Tarifheft 8 (Pfälzisch-Badischer Güterverkehr) für den Verkehr mit Freiburg vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 3c (Eisen etc.) auch auf dergleichen Sendungen nach und von den Badischen Stationen Emmendingen und Riegel Anwendung.

Ab dem gleichen Zeitpunkte können in obigem Verkehr Eil- und Frachtstückgüter nach und von der Badischen Station Kirnbach direkt abgefertigt werden.

Karlsruhe, den 22. Dezember 1885. (2691)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Den Rückvergütungen von Expeditionsgebühren, welche bei Reexpedition von Holz-, Eisen- und Kohlensendungen in Mannheim gewährt werden, wird vom 1. Januar k. J. ab ein neues Rückvergütungsverzeichniss zu Grunde gelegt, welches von unserer Güterverwaltung Mannheim unentgeltlich zu erhalten ist.

Karlsruhe, den 23. Dezember 1885. (2692)
Generaldirektion.

Mit dem 1. Januar 1886 kommt zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Bromberg** der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält in der Hauptsache zum Theil ermässigte Sätze für die an der Strecke Posen-Thorn/Bromberg gelegenen Stationen, durch welche Sätze diejenigen des Staatsbahntarifs Frankfurt a/M.-Breslau vom 1. Juni 1883 theilweis aufgehoben werden.

Ferner enthält der Nachtrag noch verschiedene Aenderungen bezw. Neuberechnungen von Sätzen (auch für Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn).

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Frankfurt a/M., den 23. Dez. 1885. (2693)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1886 ab tritt zum **Schlesisch - Süddeutschen Verbandtarife** — Heft 1 — der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält:

Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, der Kilometertafel I und II sowie der Ausnahmetarife, neue Frachtsätze der Stationstarife, Aenderungen von Stationsnamen, Ausscheidung der Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt aus dem Verbande sowie Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags I.

Soweit Erhöhungen eintreten, treten dieselben erst am 15. Februar 1886 in Kraft. Exemplare des Nachtrags können von den Verbandstationen zum Preise von 0,30 *M.* bezogen werden.

Breslau, den 21. Dezember 1885. (2694)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 15 Januar 1886 tritt für den Güterverkehr der diesseitigen Station Basel mit den rechtsufrigen Zürichsee-Dampfbootstationen ein direkter Tarif in Kraft.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1885.
Generaldirektion. (2695)

Staatsbahnverkehr Magdeburg - Erfurt. Die in unserer Bekanntmachung vom 23. Oktober d. J. mit Wirksamkeit vom 15. Dezember d. J. angekündigten, theilweise mit Frachterhöhungen verbundenen Berichtigungen treten erst am 1. Januar bezw. 15. Februar 1886 durch Einführung der Nachträge VI zum Gütertarif, Heft 1 und 2 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten:

Abgeänderte Entfernungen für Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz, Weimar, Erfurt, Grossheringen und Saalfeld, sowie für Cöthen, Halle und Leipzig Magdeburger Bahnhof, Entfernungen für Station Gr. Möhringen des Direktionsbezirks Magdeburg, Berichtigungen. — Insoweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. Februar k. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 23. Dezember 1885. (2696)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der Offiziellen Anzeigen auf Seite XVIII des Sachregisters.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

CoLibrì
COVER SYSTEM ®
Made in Italy
05-13 BIG
8 032919 991356
www.colibrisystem.com

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151751